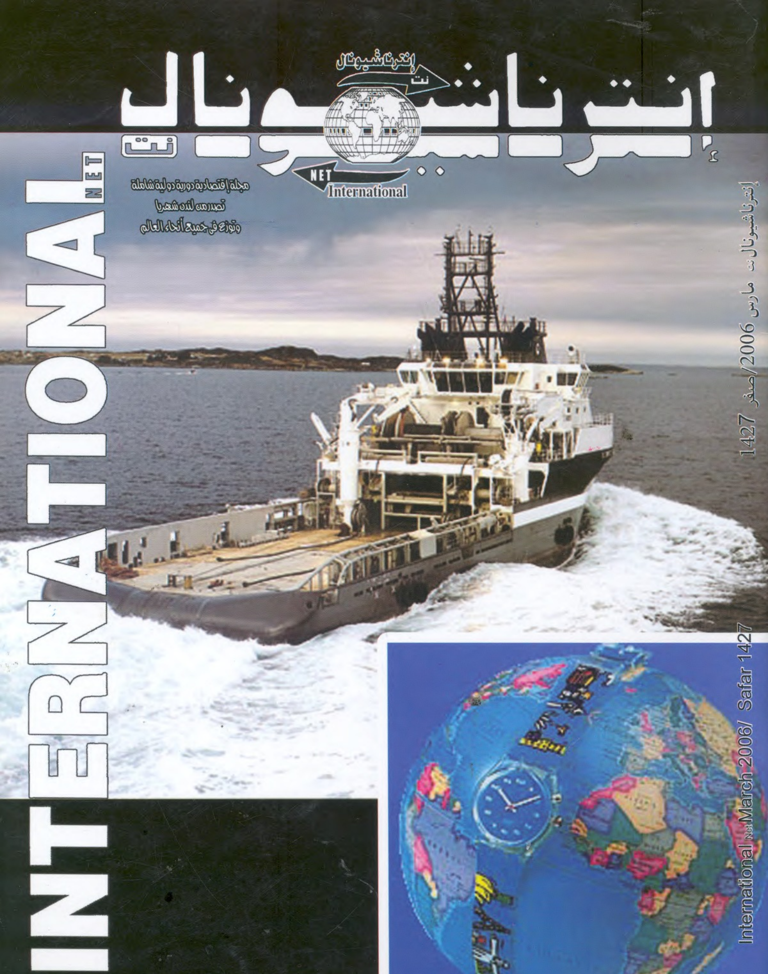
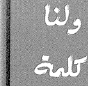

إنترناشيونال نت
إنترناشيونال
نت
NET
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL NET
إنترناشيونال نت مارس 2006/صفر 1427
International Net March 2006/ Safar 1427



إهـــــداء2006
انترناشيونال نت
المملكة المتحدة
سبوعية جديدة
ع مصر للطيران
القاهرة / چنيف
كل يوم ثلاثاء
بالإضافة الى الرحلات المنتظمة
يومي الجمعه والأحد
بسعر خاص جداً
فقط ١٥٠٠ جنية
* هذاالعرض سارى لرحلات يوم الثلاثاء
اعتبارأمن ٢٨ مارس وحتى ٢٧ يونيو ٢٠٠٦
* سعر التذكرة ذهاب وعودة
بخلاف الضرائب والرسوم
لمزيد من المعلومات اتصل الان
٠٩٠٠٧٠٠٠٠ سعر الدقيقة 50 قرشاً
أو ١٧١٧ سعر الدقيقة جنية واحد
www.egyptair.com.eg
The Studio
AVEX 2006
الناقل الرسمى للمعرض الدولى للطيران المدنى
مصر للطيران
EGYPTAIR
تمتع بعروض مصر للطيران

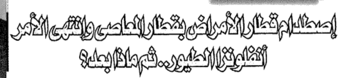


مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town



بقلم مستشار التحرير





جنون البقر.. أنفلونزا الطيور.. أمواج من الرعب بين القطعان والأسراب.. فجأة وبلا سابق إنذار أصيب العالم بالذعر من جراء الأخبار المتواترة والمتناثرة من دولة هنا أو دولة هناك.

إجراءات إحترازية وتصريحات نارية وإنهيارات نفسية والسبب «أنفلونزا الطيور» إن سيناريو تم إعداده كأسوأ السيناريوهات أو ما أسماه الإستراليون « بالسيناريو الأسود» يتوقع أن يحصد هذا الوباء ما يقارب من 42 مليون شخص على مستوى العالم، وفى مصر إستقبل المواطنون ما أعلنته عن إكتشاف حالات معدودة مصابة بالفيروس الخطير بالهلع والذعر وأعاد إلى الأذهان أوبئة الكوليرا والتيفويد التى كانت تحصد أرواح المواطنين حصداً، إن القضية والكارثة أن البشر يقومون الآن بجنى ما زرعوه من قبل، لقد قاموا بطحن عظام ولحوم ودماء الحيوانات وصنعوا منها أعلافاً تأكلها نفس الأنواع من الحيوانات، الحيوان يأكل نفسه والطيور كذلك تأكل نفسها، والضحية هو الإنسان .. الإنسان البسيط الذى يتخيل أن هناك أنظمة وإجراءات وقوانين تحكم وتتحكم فى المسألة .. وإستيقظ الإنسان على كارثة تهدد البشرية جمعاء.

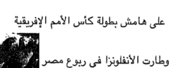
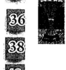
إن الرأسمالية المتوحشة لا تعرف لغة الأخلاق والمبادئ وها هى النتيجة، الجميع فى مرمى الأزمة.. الجميع ينتظر دوره فى الكارثة المرعبة، ولكن ما هو السبيل للخروج من هذه الأزمة وكيف نتجنب تلك الكارثة؟؟

الإجابة فى رأى العودة إلى (الرأسمالية الأخلاقية) العودة إلى عصر العمل المحترم الذى ولى أمام ضراوة المنافسة وجشاعة الرأسمالية، إن منظمات حماية المستهلك عليها دور كبير خلال المرحلة القادمة، والحكومات عليها دور إتخاذ الإجراءات الوقائية والإحترازية فى المناطق السليمة حتى لا تتفاقم المشكلة ويعبر الخطر محدقاً بالجميع.

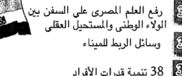
إن الكارثة كبيرة والذعر يملأ الأرجاء، فلنعود إلى سبحانه وتعالى بحق لعل الأزمة تمر على خير ...والله الموفق.

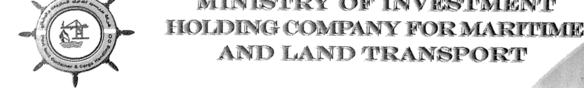
عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد







ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.



CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 6 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239





عزيزى المستورد ... عزيزى المصدر

إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى

.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

..... فخبراء الشحن الدولى يتحدثون

رويـــال للخدمات اللوجستية

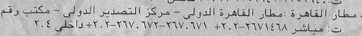
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من و إلى أى مكان فى العالم بحراً وجوا
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا....وداعاً للتأخير....وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٤١٤٩٩٤٤-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٤١٨٤٤٢٨-٤١٤٨٨٧٧-٢٠٢+
مكتب الاسكندرية :١٠ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+


مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤

بسم الله الرحمن الرحيم

" وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.م.م

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 –2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الأربعاء الموافق 2005/9/28 بقر الشركة القابضة بالإسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى 2005/6/30

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/6/30 (بالألف جنيه)

2005/06/30	البيان	2004/06/30
	الأصول طويلة الأجل	
309572	الأصول الثابتة	299436
(200940)	يخصم: مجمع الأهلاك	(185202)
49042	مشروعات تحت التنفيذ	39671
	إستثمارات طويلة الأجل	
77049	إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	55575
17626	**أصول غير ملموسة**	21305
252349	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	230785
	الأصول المتداولة	
28982	المخزون	30495
12005	عملاء (بعد خصم المخصص)	11880
85895	حسابات مدينة مختلفة	67732
90654	نقدية بالبنوك والصندوق	76957
217536	**مجموع الأصول المتداولة**	187064
	إلتزامات متداولة	
30707	المخصصات	28269
20936	موردين	12549
216221	حسابات دائنة مختلفة	177210
267864	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	218028
(50328)	**رأس المال العامل**	(30964)
202021	**إجمالى الإستثمار ويتم تمويله**	199821
	حقوق الملكية	
123000	رأس المال المدفوع	123000
64066	الإحتياطيات	58230
187066	**مجموع حقوق الملكية**	181230
	الألتزامات طويلة الأجل	
5346	قروض من البنوك	6683
9609	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	11908
202021	**إجمالى تمويل الإستثمار**	199821

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/6/30 (بالألف جنيه)

2005/6/30	البيان	2005/6/30
116326	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	104714
(20376)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(24827)
(82253)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(118364)
13697	صافى التدفقات النقدية خلال العام	(38477)
76957	رصيد النقدية فى بداية العام	115434
90654	رصيد النقدية فى نهاية العام	76957

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/6/30 (بالألف جنيه)

2005/2004	البيان	2004/2003
257756	إيرادات النشاط	224874
(90302)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(80545)
167454	مجمل الربح	144329
	يضاف إليه:	
1581	أيرادات أستثمارات مالية	1777
5314	مخصصات أنتفى الغرض منها	2578
	يخصم منه:	
(115)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(82)
(16919)	مصروفات إدارية أخرى	(17995)
(9028)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(10485)
(123)	أعباء وخسائر متنوعة	(434)
148164	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	119688
(6393)	المصروفات التمويلية	(6626)
3703	فوائد دائنة	6734
145474	صافى أرباح النشاط	119796
	يضاف إليه (يخصم منه)	
(1016)	أرباح (خسائر) فروق عملة	1693
(10435)	إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	2464
(73)	أرباح (خسائر) رأسمالية	46
2364	إيرادات غير عادية	4538
(4088)	مصروفات غير عادية	0
132226	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	128537
18643	ضريبة الدخل	34949
113583	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	93588

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المنتهية فى 2005/6/30 (بالألف جنيه)

2005/06/30	البيان	2004/06/30
113583	الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	93588
	إحتياطيات	
5671	5% إحتياطى قانونى	4677
164	إحتياطى رأسمالى	46
	أرباح موزعة	
91432	90% توزيعات للمساهمين	74657
10159	10% توزيعات للعاملين	8295
5023	5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	4042
	توزيعات أخرى	
1134	1% نشاط رياضى	935

قائمة التغيير فى حقوق الملكية فى 2005/6/30 (بالألف جنيه)

بيان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	58230	5835		64065
الإجمالى	181230	5835		187065

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/6/30

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 –2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001
الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتباراً من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 187.066 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 91.432 مليون جنيه بواقع 3.72 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى2005/6/30

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً المبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/6/30 .

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مضرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى 2005/6/30 بإجمالى إستثمار بنحو 202.021 مليون جنيه قائمة الدخل بصافى ربح نحو 113583 مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً لمعايير المراجعة المصرية وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية السارية وقد أبدينا رأياً متحفظاً على هذه القوائم المالية تضمنه تقريرنا المرفق بكتابنا رقم 671 المؤرخ 2005/9/17.

وحيث قررت الجمعية العامة للشركة بجلستها فى 2005/9/28 إعتماد وإقرار قائمة توزيعات الأرباح فقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة فى ضوء قرارات الجمعية العامة للشركة مما يترتب عليه تعديل أرصدة حسابات الإحتياطيات ودائنو توزيعات.

ومع مراعاة ما تضمنه تقريرنا المشار إليه بعاليه من تحفظات فمن رأينا أن القوائم المالية المشارة أعلاه مع الإيضاحات المتممة لها تعبر بوضوح فى جوانبها الهامة عن المركز المالى للشركة فى 2005/6/30 وعن نتيجة نشاطها وتدفقاتها النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً للنظام المحاسبى الموحد والمعايير المحاسبية كإطار مكمل لهل وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية ذات العلاقة.

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	مدير عام نائب مدير الإدارة	وكيل الوزارة القائم بأعمال مدير الإدارة
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى

أجندة إنترناشونال

* تستضيف القاهرة فى المدة من 2 إلى 5 مارس الجارى بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فعاليات المعرض العربى الأفريقى للطباعة والتعبئة والتغليف والورق.
* تنظم الجمعية المصرية لهواة المسرح فى 4 مارس الجارى بمسرح الجمهورية مهرجانها التاسع عشر تحت عنوان «مسرح عربى لمواجهة التحديات»، وتستمر فعاليات المهرجان حتى 13 مارس الجارى، ويشارك فيها 10 دول عربية.
* تنظم إدارة الشئون المعنوية بالقوات المسلحة المصرية فى الفترة من 4 مارس الجارى وحتى 30 منه دورة تثقيفية فى المجالات الإستراتيجية والأمن القومى بأكاديمية ناصر العسكرية.
* تقام فى 4 مارس الجارى ندوة عن الزراعة العضوية وصناعة الكمبوست بفندق سوفتيل بالقاهرة، ويحضر الندوة نخبة من الأساتذة والباحثين وذلك لدعم المجال الزراعى والزراعة العضوية.
* يعقد فى السادس من مارس الجارى بالمنامة ولمدة يومين تحت رعاية الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة رئيس وزراء البحرين المؤتمر الإقتصادى الحادى عشر لرجال الأعمال والمستثمرين العرب تحت عنوان «النهوض بالإستثمار الخاص وأليات الترويج»، وذلك لتعزيز دور القطاع الخاص فى الإستثمار من أجل التنمية والتكامل العربى.
* تعقد رابطة الجامعات الإسلامية وكلية الدراسات الإسلامية بجامعة الأزهر بالتعاون مع منظمة الإيسيسكو فى الفترة من 14 إلى 16 مارس الجارى مؤتمراً دولياً حول قضايا المرأة المسلمة بين أصالة التشريع الإسلامى وبريق الثقافة الوافدة.
* يعقد مؤتمر اليورومنى فى العاصمة البريطانية لندن فى منتصف مارس الجارى.
* يقوم المركز الإعلامى العربى «ميديا جروب» بالتعاون مع الجمعية المصرية للبترول بتنظيم المعرض الدولى الثانى تحت شعار «البترول بين الحاضر والمستقبل» وذلك فى الفترة من 15 إلى 25 مارس الجارى بأرض المعارض بمدينة نصر.
* تقرر عقد القمة العربية المقبلة فى الخرطوم فى موعدها 28 و29 مارس الجارى حيث سيتم بحث عدداً من القضايا العربية وعلى رأسها القضية الفلسطينية والصراع العربى الإسرائيلى وتطورات الوضع فى العراق والسودان والصومال، وستشارك حركة حماس فى هذه القمة.
* تعقد الجمعية المصرية لأمراض دم وأورام الأطفال مؤتمرها الدولى يومى 30 و 31 مارس الجارى تحت رعاية السيدة سوزان مبارك والرئاسة الشرفية للدكتور حاتم الجبلى وزير الصحة والسكان، ويشترك فى هذا المؤتمر أكثر من 1200 أخصائى عالمى من أوروبا وأمريكا والدول العربية.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر ديسمبر 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة تقليدية	156.15	25.81	2.98	8.13	0.28	149.16	1.78	4.20	1.03	349.52
خردة	37.53	27.50	33.50							98.53
الآلات والأجهزة الكهربائية وأجزائها	4.18	0.05	0.11	0.11	0.11		0.33	2.75		7.64
مواد كيميائية	52.42	173.24	25.00		1.30	5.10	0.51	1.08		258.65
أغذية ومشروبات	0.00				0.18			0.72		0.90
دهون وزيوت حيوانية أو نباتية	26.75		56.41			47.87				131.03
حاصلات زراعية	180.59	305.64	481.44	91.05	5.09	14.75	60.7	11.36		1150.62
أتربة وخامات ومعدنية	84.51	75.11	63.68	9.97	0.03	3.73	38.25	0.05		275.33
مكورات حديد	3.51	327.68		24.24				0.12		355.55
أسمدة	0							0.46		0.46
مشتقات بترولية	9.44	0					0.91	0.05		10.40
مبردات ومجمدات	32.61	0						0.11		32.72
معدات متحركة وأجزائها	14.30	3.02	0.61	1.82	2.37	0.10	0.35	0.15		22.72
أخشاب	113.26		44.39					0.19		157.84
كربونات غازية	65.27					87.86				153.13
حيوانات حية	0.61			0.25		1.86	0.00			2.72
حاويات	188.21	153.01	99.82	69.28	0.09	2.40			70.12	582.93
ترانزيت	4.20	2.33	380.07	685.21					30.96	1102.77
إجمالى	973.54	1093.39	1188.01	890.06	9.45	312.83	89.96	21.24	102.11	4680.59
عدد السفن	305	82	276	325	46	68	54	117	32	1305

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة تقليدية	96.56	1.04	16.05	10.26	1.47	36.05	2.21	10.70	63.17	237.51
الآلات والأجهزة الكهربائية	4.13	0.56		0.02		0.28	0.37	2.75		8.11
مواد كيميائية	11.27			0.00		1.36		0.76		13.39
أغذية ومشروبات	0.47		7.57	0.04	0.01		0.57	8.80		17.46
دهون وزيوت حيوانية	1.60									1.60
حاصلات زراعية	94.82		16.35	0.9	44.59	9.56	18.88	18.41	0	203.51
أتربة وخامات ومعدنية	126.15	278.66	205.52	186.38	0	144.41	18.0	1.06	56.75	1016.93
أسمدة	4.77		113.59					0.26		118.62
مشتقات بترولية	180.99	163.59	28.86	0	0	0.17	0	0		373.61
مبردات ومجمدات	0.03			0.05	0.14		0.46	2.75		3.43
معدات متحركة	0.19			0.00	0.42	0.16	0.52	0.11		1.40
أخشاب						0.56		0.45		1.01
حيوانات حية						0.33	0.01	0.03		0.37
كربونات غازية	19.39		382.65		1.36					403.40
حاويات	148.63	60.21	86.28	95.22		6.35			76.29	472.98
ترانزيت	2.09	2.32	370.47	632.49						1007.37
إجمالى	691.09	506.38	1227.34	925.36	47.99	199.23	41.02	46.08	196.21	3880.70
عدد السفن	294	85	272	319	48	69	54	117	33	1291

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال ديسمبر 2005

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	18721	17752	36473	270	146	416	36889
الدخيلة	12319	10577	22896	156	183	339	23235
دمياط	6607	11458	18065	40175	30515	70690	88755
بورسعيد	7211	11936	19147	70676	71134	141810	160957
السويس	14		14			0	14
الأدبية	273	416	689			0	689
السخنة	7773	11829	19602	3375		3375	22977
الأجمالى العام	52918	63968	116886	114652	101978	216630	333516

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال ديسمبر 2005

البيان	الدخيلة	الإسكندرية	الأدبية	دمياط	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السخنة	السويس	الإجمالى
بضاعة عامة	33	193	36	133	0	0	117	8	1	12	20	553
صب جاف	17	19	3	16	0	0	5	2	0	4	1	67
صب سائل	7	37	27	20	0	0	5	1	0	0	0	97
حاويات	25	41	1	88	0	0	155	0	0	16	3	329
سفن ركاب وسياحة	0	8	1	0	0	117	8	43	25	0	22	224
أخرى	0	7	0	18	0	0	35	0	0	0	0	60
إجمالى عام	82	305	68	275	0	117	325	54	26	32	46	1330

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر ديسمبر 2005

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	9319	0	31173	3784	20042	9722	0	74040
مغادرة	1823	0	21307	3877	39075	9028	9333	84443
الإجمالى	11142	0	52480	7661	59117	18750	9333	158483

التعليم والتدريب البحرى فى الأردن

لم يعرف على مدى السنين أن أى من الدول العربية هى من الدول المصدرة للعمالة البحرية على المستوى العالمى، بالرغم من تصدر بعض هذه الدول فى توفير العمالة على المستوى الوطنى والإقليمى دون أن يتعدى ذلك ولفترات محدودة. وتلبية لرغبة العديد من الدول العربية لتكوين وتطوير أسطول بحرى يخدم تجارة هذه الدول فيما بينها وكذلك على المستوى العالمى، ولأهمية العنصر المدرب فقد بادرت الدولة العربية للبحث عن مصادر مؤهلة لتوفير الكوادر المؤهلة لتشغيل وإدارة هذه الأساطيل، وقد كان تأسيس الأكاديمية العربية للنقل البحرى فى بداية السبعينات من أهم ثمار التعاون العربى فى هذا المجال. وقد تبنت عندئذ العديد من الدول والشركات العربية برامج التدريب اللازمة لإعداد كوادر بحرية من ضباط ملاحة ومهندسين بحريين وضباط إتصالات، سواء للإحلال محل الكوادر البحرية الأجنبية التى كانت تشكل ما يزيد عن 95% من اجمالى العاملين على ظهر السفن العربية باستثناء بعض الدول العربية أو لتوفير الكوادر المؤهلة لخدمة الأساطيل الوطنية العربية بصورة منتظمة ودائمة.

وقد نجحت هذه الدول والشركات في خططها إلى أن وصلت إلى درجة بلوغ نسبة إعداد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين العرب العاملين على ظهر السفن التى كانت كوادرها أجنبية بالكامل ما يزيد عن 60% من إجمالى العاملين على ظهر سفنها، وكان من المؤمل أن تصل هذه النسبة إلى 100% لولا أن توقفت هذه الخطط فى بداية التسعينات لأسباب متعددة.

فعادت الشركات العربية بصورة عامة إلى الإعتماد على الكوادر الوطنية والعربية المتوفرة والتى كانت لا تكفى لتغطية الإحتياجات كاملة (بعد أن تخلت عن برامجها التدريبية الواردة أعلاه) فعادت الشركات إلى اللجوء إلى السوق الأجنبى لتغطية حاجاتها المتزايدة.

وعند التركيز على السوق البحرى الأردنى، فإنه يشار إلى أن عدد الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة قد زاد عن معظم الدول العربية حتى الأكثر تقدماً فى صناعة النقل البحرى حيث برز ذلك عند قيام العديد من شركات الملاحة العربية بعمليات التعريب لكوادرها البحرية ويعود ذلك إلى الثقة الكبيرة والسمعة الجيدة التى يتمتع بها العنصر البشرى الأردنى سواء كان طالباً أو متدرباً أو عاملاً بأى وظيفة، أما بالنسبة للأسطول البحرى الأردنى فلم يكن يزيد عن عدة سفن لا يتجاوز عددها عدد أصابع اليد الواحدة، وبالرغم من ذلك فإن كوادرها البحرية كانت كاملة من دول أجنبية وذلك أما بسبب عدم توفر الكوادر الأردنية المؤهلة أو "وكان ذلك فى فترات لاحقة" بسبب توجه هذه الكوادر إلى الشركات العربية الأخرى التى توفر ظروف عمل أفضل مما يوفره السوق البحرى الأردنى، وإستمر هذا الوضع منذ أن رفعت أول سفينة تجارية العلم الأردنى نهاية الثمانينات.

وفى بداية التسعينات عاد العديد من الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين الأردنيين العاملين فى الخليج للعمل فى السوق الأردنى وذلك لأسباب قاهرة، وشكل ذلك فائضاً من العمالة البحرية المدربة فى السوق الأردنى.

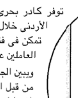
إلا أنه ومع ازدياد أعداد السفن الأردنية وتوجه العديد من العاملين على ظهر السفن للعمل فى الإدارات البحرية المختلفة، والتوقف شبه التام عن إبتعاث الطلبة لدراسة الملاحة والهندسة البحرية وإرتفاع كلفة هذه الدراسة أمام الراغبين فى دراستها على نفقتهم الخاصة خارج المملكة فقد بدأت أعراض مشكلة نقص الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة بالظهور ثم بالإنتشار والآن بالإستمرارية.

وقد تم تأسيس السلطة البحرية الأردنية كذراع فنى للحكومة يعنى بتطبيق الأنظمة الدولية المختلفة والمرتبطة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحرى وكذلك الأمور المرتبطة بالتعليم والتدريب البحرى فى المملكة.

كما أن من أهم أهداف السلطة هو المساهمة فى تشجيع الإستثمار فى النقل البحرى وتشجيع المستثمرين الأردنيين والعرب والأجانب لرفع العلم الأردنى على سفنهم، وذلك دون التضحية بمستوى السلامة البحرية على هذه السفن. ومما لا شك فيه أن من أهم النتائج المتوقعة لهذا الإستثمار هو توفير فرص عمل للأردنيين المؤهلين للعمل على ظهر السفن، حيث من المعروف أن أهم العناصر المطلوبة للإستثمار فى صناعة النقل البحرى هو العنصر البشرى المؤهل والمدرب، حيث أنه لا شك أن توفر رأس المال اللازم يمكن من شركاء السفن، إلا أن تشغيلها وإدارتها يتطلب توفير الكوادر اللازمة التى قد لا يمكن توفيرها وتدريبها خلال مدة زمنية قصيرة.

ومن منظور إقتصادى، فإن كلفة الكوادر البحرية العاملة على ظهر السفن قد تصل إلى 50% من إجمالى تكاليف تشغيل السفينة الثابتة الأمر الذى يشير دون غموض إلى أهمية توفير الكوادر المؤهلة لتشغيل السفن على أسس إقتصادية وضمن المعايير الدولية المرتبطة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحرى، حيث ينعكس مستوى الأداء لهذه الطواقم على الأداء الإقتصادى والفنى النهائى للسفينة من حيث عدد الحوادث البحرية وتعطل السفينة وما يتبع ذلك من خسائر تجارية.

ولما كان الأسطول العربى بصورة عامة والأسطول الأردنى بصورة خاصة يتكون من سفن تتراوح أعمارها حول العشرين عاماً بل فى غالب الأحيان تزيد عن ذلك بكثير، فإن أهمية توفر كادر بحرى مؤهل تبرز بصورة أكثر. وقد إعتمد الأسطول البحرى الأردنى خلال العشر سنوات الأخيرة على كوادر بحرية أردنية مؤهلة حيث تمكن فى فترة من الفترات من توظيف ما يقارب 100% من الأردنيين العاملين على ظهر السفن الأردنية.



الدكتور مصطفى مساد

رئيس الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية
المدير العام لشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية
المدير العام للشركة العربية لإدارة السفن

ويبين الجدول التالي تطور عدد السفن التي ترفع العلم الأردنى وكوادر من قبل الشركة العربية لإدارة السفن فى الاردن وعدد العاملين فيها (ضباط ومهندسين فقط) وكذلك عدد الاردنيين العاملين الإجمالى على ظهر هذه السفن:

السنة	عدد السفن	عدد العاملين عليها	الأردنيين	النسبة المئوية للأردنيين
1996	11	216	201	93.1
1997	14	333	301	90.4
1998	17	354	300	84.7
1999	15	305	279	91.5
2000	18	324	257	79.3
2001	12	258	217	84.1
2002	12	323	226	70.0
2003	12	346	223	64.5
2004	17	508	211	41.5

المصدر: سجلات الشركة العربية لإدارة السفن

ويتضح من الجدول أعلاه أنه منذ بداية عمل الشركة فإن أعداد العاملين على ظهر السفن من ضباط الملاحة والمهندسين البحريين الاردنيين قد أخذت بالتناقص، إلى أن وصلت إلى النسبة الحالية وهى نسبة متدنية للغاية لاسيما عند مقارنتها بالنسبة الأخرى قبل عدة سنوات.

ولمجابهة هذا الوضع فقد تم تأسيس الاكاديمية الاردنية للدراسات البحرية وذلك لإستقطاب خريجى الثانوية العامة الأردنيين الراغبين فى دراسة التخصصات البحرية والهندسية للعمل على ظهر السفن التجارية وممن لا تسمح لهم الظروف المادية لدراسة هذه التخصصات خارج المملكة الأردنية الهاشمية.

وقد إستقبلت الاكاديمية بالفعل الدفعة الأولى من طلبة الدراسات الأساسية الهندسية والبحرية وذلك فى شهر آذار/ مارس 2005 كما إستقبلت الدفعة الثانية فى شهر تشرين الاول/ أكتوبر 2005، وبالإضافة إلى ذلك فقد عقدت الأكاديمية وللمرة الاولى فى تاريخ المملكة الدورات التأهيلية للحصول على شهادة ضابط نوبة ملاحية وضابط نوبة هندسية.

وقد تمكنت الأكاديمية من إستقطاب نخبة من المحاضرين المؤهلين على المستويين العملى والاكاديمى كما قامت بتوفير مبنى مؤقت فى منطقة جبل عمان ثم قامت بشراء قطعة أرض مناسبة وسيباشر قريباً ببناء المقر الدائم للأكاديمية فى مدينة عمان وفرع آخر فى ميناء العقبة.

وقد حظيت الأكاديمية بدعم الحكومة الأردنية ممثلة بوزارة النقل والسلطة البحرية الأردنية، حيث سيتم تزويدها ببعض المعدات والأجهزة والمحاكيات اللازمة لتنفيذ برامجها التعليمية والتدريبية على أعلى المستويات العالمية.

وتقوم الأكاديمية بالتنسيق مع المؤسسات العربية والدولية المتخصصة فى مجال التعليم والتدريب البحرى وذلك لوضع البرامج المتخصصة التى تساعد على تخريج كوادر بحرية متخصصة تستطيع أن تتعامل مع التكنولوجيا الحديثة التى شهدتها صناعة النقل البحرى فى السنوات الأخيرة، وبذلك تكون الأكاديمية هى حجر الأساس لمنظومة جديدة ورائدة من التعليم والتدريب البحرى فى الأردن، سوف تفرز هذه المنظومة الكوادر المؤهلة لقيادة السفن الأردنية، وكذلك شركات الملاحة والمؤسسات البحرية المختلفة خلال السنوات القادمة بإذن الله.

التعاون بين مينائى «دمياط المصرى» و«رافينا الإيطالى»

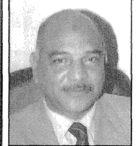
ميادة محمود

شرح اللواء بحرى / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى أنه إنطلاقا من حركة التنمية التطوير التى تشمل قطاع النقل البحرى لمصرى بجميع هيئاته وموانيه وشركاته، فإن خر برامج التحديث برنامج التعاون بين ميناء رافينا الإيطالى» وميناء «دمياط» المصرى لتبادل أراضى فى المينائين تخصص لصالح المصدرين والمستوردين المصريين والإيطاليين..

بدأت فكرة البرنامج عندما طلب ميناء أوروبى أن يأخذ قطعة أرض بميناء مصرى لصالح المستوردين والمصدرين الإيطاليين المتعاملين مع الميناء المصرى مقابل أن يخصص للميناء المصرى قطعة أرض مماثلة للمستوردين والمصدرين المصريين فى الميناء الأوروبى.

وقد عقد إجتماع ضم رئيس ميناء «رافينا» الإيطالى، ورئيس هيئة ميناء «دمياط» المصرى، ووفد من الأخصائيين والخبراء ورجال الأعمال.

وجدير بالذكر أن طلب الميناء الإيطالى بأن تخصص له أرض داخل ميناء مصرى يعد إعتراف ضمنى بأن قيمة الموانى المصرية عالية ومتساوية فى الجودة مع الموانى الأوروبية، مما يعنى أن الموانى عندما تتجدد وتتطور وتعمل بنظام الإدارة الإليكترونية وترتفع نسبة البضائع المتعاملة معها، فإنها تصبح كفء وقادرة على المنافسة والرقى إلى المستويات العالمية..


اللواء/شيرين حسن

اللواء/ مختار عمار

ميناء شرق بورسعيد وبضاعة الترانزيت (شرق بورسعيد قاطرة الإقتصاد المصرى)

لا أحد يستطيع أن ينكر أن الله قد حبا مصر بموقع متميز وفريد، وقد أدركت مصر قيادة وفكراً منذ حوالى 10 سنوات أنه لابد من تفعيل مقولة أن مصر موقع، فلا يمكن الإكتفاء بهذا الموقع دون أن يكون له مردود فى الواقع..

وعبقرية المكان ترتبط ببضائع الترانزيت Transhipment أكثر من تأثيرها فى البضائع المأثورة الخاصة بالبلد سواء الصادرة منها أو الواردة إليها لأن هذه التجارة ستمر بالموانى المصرية شئنا أم أبينا.

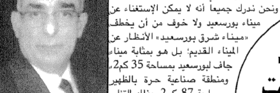
أما بضاعة الترانزيت فتعتمد على موقع الدولة وعلاقاتها وكفاءة موانيها. وعلي الرغم من أن بضاعة الترانزيت فى حد ذاتها أقل ربحية وعائدا من بضاعة البلد، إلا أن الدولة تخطئ إذا توقفت عن نقلها لتلك البضائع.

لذا علينا العمل على زيادة العائد والقيمة المضافة من التعامل فى بضائع الترانزيت من خلال إعتماد بعض الأنشطة كالتعبئة والتغليف والتجميع والتوزيع وهى أنشطة كثيفة العمالة لا تحتاج أجهزة أو آلات معقدة بل توفر فرص عمل كثيرة: وهذا ما تم فى ميناء جبل على وهو سر إنطلاق دبى.

الخطوة التالية أن تتحول هذه الموانى إلى مراكز لوجيستية حقيقية تتوزع فيها البضاعة والحاويات. ولا يتم ذلك إلا من خلال ميناء عميق ذو عدد ضخم من الحاويات وله ظهير داخلى ضخم، بما يخلق منطقة إقتصادية حرة مثل المنطقة الحرة فى جبل على(Gable Ali Free Zone Area) GAFZA ، أو تلك الجارى إنشائها حول قناة بنما.

وبذلك يصبح الميناء «قاطرة» للإقتصاد تتجه به نحو مزيد من النمو والتقدم، وهذا المصطلح تحديداً هو ما استخدمه البنك الدولى (WB) فى تقريره أبريل 2005 للحكومة المصرية عن ميناء شرق بورسعيد.

وقد تحدث البنك عن "Port Said System" أو نظام بورسعيد والذى يشمل ميناء شرق بورسعيد وميناء غرب بورسعيد دون الفصل بينهما.


لواء/ هشام السرساوى
رئيس هيئة ميناء بورسعيد

ونحن ندرك جميعاً أنه لا يمكن الإستغناء عن ميناء بورسعيد ولا خوف من أن يخطف «ميناء شرق بورسعيد» الأنظار عن الميناء القديم؛ بل هو بمثابة ميناء جاف لبورسعيد بمساحة 35 كم2، ومنطقة صناعية حرة بالظهير بمساحة 87 كم2، وذلك للتغلب على الحدود الجغرافية التى تمنع التوسعة وزيادة الأرصفة فى ميناء بورسعيد ومنها طبيعة التربة والقاع وطريقة ميناء الأرصفة.

وقد تم إفتتاح المرحلة الأولى من مشروع ميناء شرق بورسعيد فى ديسمبر 2004 والمرحلة الثانية تبدأ فى 2006 وتنتهى فى 2008.

فإنه إذا كان من مصلحتنا تطوير الموانى الحالية وتحديثها، فإن القفزة الحقيقية تتحقق بمشاريع كبيرة تحقق نقلة هائلة، وميناء شرق بورسعيد أحد هذه المشاريع الضخمة المطلوبة.

وجارى الآن إستكمال باقى الدراسات حول عدد الحاويات - المقرر له مبدئياً 2 مليون حاوية يمكن رفعها إلى 4 مليون.

يجرى البحوث معهد بحوث وإستشارات النقل البحرى بالتعاون بمعهد ISL الألمانى للبحوث والدراسات.

نظام التعارف الأتوماتى المصرى للسفن "EAIS"

Egyptian Automatic Identification System

مصر من أولى الدول التى تعد منظومة تعارف أتوماتى محلية .. بهذه الكلمات بدأ اللواء «شيرين حسن» رئيس قطاع النقل البحرى .. حديثه عن نظامAIS الدولى ودور المهندسين والخبراء المصريين فى وضع منظومة محلية خاصة بمصر .. أصدرت المنظمة البحرية الدولية IMO قرارات بتطبيق هذا النظام على جميع سفن الركاب وسفن البضائع > 300 طن.

والـ (AIS) هو نظام تتبع من سفينة لسفينة أو من السفينة إلى الساحل. يعتمد على وجود جهاز إرسال "AIS Transponder" يرسل بيانات أساسية ومتغيرة خاصة بالسفينة تنتقل من خلال موجات الراديو عالية التردد "VHF Band".

وتستقبل بواسطة "AIS Receiver" لإظهارها على خرائط خاصة بالموانى تمكننا من تتبع سير السفينة من بداية رحلتها ومعرفة كل البيانات الخاصة بها.

هذا النظام يستخدم دولياً منذ عام 2003 ويكون الإتصال عن طريق شبكة الإنترنت، وأصبح وفقاً لقرارات IMO إجبارى على جميع السفن ما عدا الحربية أن تستخدم هذه المنظومة، ولكن الشرق الأوسط وأفريقيا لا تستخدم الإذاعة عن طريق الإنترنت لإعتبارات السرية.

فكان التغلب على ذلك بإعداد شبكة محلية بخبرات مصرية بدلاً من البدائل الأجنبية التى تسهل على تلك الشركات إخفاء أو تغيير البيانات دون علم قطاع النقل البحرى المصرى.

لذلك قامت مجموعة من الخبراء البحريين والمهندسين بإنشاء نظام متكامل للسواحل المصرية بإستخدام شبكة قطاع النقل البحرى وتم شراء برامج "Ship plotter" المتوافرة فى السوق.

وقد تم تركيب أجهزة إستقبال فى موانى نويبع، شرم الشيخ، الإسكندرية، والسويس وجارى إستكمال باقى الأجهزة لتصل إلى 12 جهاز تكفى لتغطية كل موانى مصر والمدى الإقليمى.

مدى رؤية جهاز الإستقبال تصل إلى 60 كيلو متر، وفى بعض الأحيان تتحسن الرؤية لتصل لأكثر من ذلك.

تم رصد دعم مالى قدره 150 ألف جنيه للمرحلة الأولى التى تنتهى بتركيب 6 أجهزة، ثم تستكمل باقى المراحل بتكلفة 150ألف جنيه أخرى.

وإن كان قبطان السفينة هو المتحكم فى إرسال البيانات فإنه لا يستطيع إيقاف الإرسال لأنه يخضع للمتابعة والتفتيش ووفقاً لقرارات المنظمة البحرية الدولية فإن السفن لا تستطيع الإبحار إلا بعد التأكد من سلامة الجهاز وصلاحيته.

ويوضح «اللواء بحرى/ شيرين حسن» أن هذا المشروع الضخم مازال قيد التجارب وجارى العمل على إستكمال جميع مراحله لتستفيد منه فى النهاية سلطات الدولة وجميع الجهات والهيئات المعنية..





ı force January 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:
The amendments are applicable to bulk carriers over 20000 tons Gross & Tanker over 500 tons Gross, built on/ or after 1st January 2006, and concerns construction, structure, subdivision & stability, machinery & electrical Installation, as per MSC. 151 (78) & MSC. 158 (78) (16), MSC/Ciro.1107.

2. International Marine Dangerous Goods (IMDG):
The amendment includes a new chapter 1-4 and updating in various sections, as per MSC.154 (78).

Entering in force July 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:
The amendment concerns passenger & cargo ships, build on/or after 1st July 2006, for the testing of water light doors, as per MSC. 170 (79).

2. SOLAS Chapt. III Reg. 19 & Reg. 20":
Applies to all ships & concerns conditions & guidances for emergency drills, operational readiness, maintenances and inspections, as per MSC. 151 (78) & SMC/Circ. 1115.

3. SOLAS Chapt. III Reg. 30:
Applies to Bulk carries constructed on/or after 1st July 2006, to ca at least on freefall life boat, as MSC. 170 (79).

4. SOLAS Chapt. III Reg. 32:
Applies to all ship and concerns requirements for immersion suit: be provided onboard one for each person, SOLAS 1988 protoco also amended, accordingly.

5. SOLAS Chapt. IV Reg. 15:
Applies to all vessels and concerns requirements for test & mair nance EPIRB.

6. SOLAS Chapt. V:
a. **Reg. 2:**-Paragraph 4 to read "length overall as per" MSC. 142 (77).
Definition for Search & Rescue added, as per MSC. 151 (78).
b. **Reg. 19:** Adds "to be readable by Helmsman at the main steering position "concerns means to determine & display headings, other than Magnetic means, (and refer to MCC. 142 (77).
c. **Reg. 20 VDR Installation:** A VDR, which may be an S-VDR, to be fitted on existing cargo ships of 20000 GT and above, constructed before 1 July 2002 - at the first dry docking after 1 July 2006 but not later than 1 July 2009, (refer to MSC. 170 (79).
d. **Reg. 22 Bridge's Visibility:** Regulation V/22 "Navigation bridge visibility" was amended to apply to ships not less than 55 m in length, as now defined, (refer to MSC. 142 (77).
e. **Reg. 28 Records of Navigational Activities & Duty Reporting:** Each ship of 500 gt and above. on international voyages exceeding 48 hours to submit a daily report to its company, (refer to MSC. 142 (77).
f. **Reg. 33 and 34 Master's discretion:** The amendments set an obligation to provide assistance. regardless of nationality of persons in distress, and co-operation between States in delivering persons rescued at sea to a place of safety, (Refer to MSC. 151 (78).

7. SOLAS Chapt. V:
New text for SOLAS chapter XII incorporating revision to some regulations and new requirements relating double-side skin bulk carriers.
The amendments include the addition of a new regulation 14 on restrictions from sailing with any hold empty and requirements for double side skin construction, as an optional alternative to single-side skin construction, will apply to new bulk carriers of 150m in length an over, carrying solid bulk cargoes having a den
sity of 1.000 kg./m3 and above.

International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP Code).
Part 2- Smoke and toxicity test - the addition of "(200 ppm for floor covering)" in the table to limits in 2.6 Classification criteria, 2.3.3 Toxicity.

International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 HSC Code).
Amendments relate to buoyant spaces in Chapter 2 - Buoyancy, stability and subdivision.

8. International Code for the Construction and Equlpment of Ships Carrying Liquefied Cases in Bulk (IGC Code).
Amendments reflect the amendments to SOLAS chapter II-1 Regulation 45-Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin.

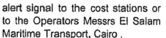
9. The International Code of Safety for High-Speed Craft (1994 HSC Code) MSC. 119(74): Chapter 13-Navigational Equipment:
This Chapter brings the provisions for navigations for navigational equipment of the 1994 HSC Code in line with the relevant provisions of the 2000 HSC Code. Cargo craft of 3.000 gross lonnage and upwards should be provided with automatic identification system (AIS) not later than 1 July 2006.

Capt. Theodoros Spanos

EL SALAM BOCCACCIO 98

Cup – sized 3rd February 2006





By Capt. Theodoros Spanos
Regional Director of International Institute of Marine Surveying

The cup sizing of the vessel 'El Salam Boccaccio 98', & the loss of near 1.000 persons (actual number not announced at the time of writing present), have raised significant concerns with regard to whether the shipping transportation is safe or not, as well as to whether the Seafarers have the appropriate training .

The vessel is operated by well known Ferry Operators in Red Sea. She reported having left the port of Duba for Safaga on 2/2/06 at about 1930 hours, with 1317 passengers, 91 crew 7 trailers , 16 trucks, and 22 cars. Since her departure from the port, the vessel did not report any emergency or un-usual events until her signal was reported lost from the radar of the Saudi Coast Station at 0200 hours of 3rd February 2006.

The Rescue operation was commenced by the Egyptian Rescue Teams at 08:00 hours of 3rd February 2006. From the few survivors –among who there was the Third Officer of the vessel -, we obtained the following reports:

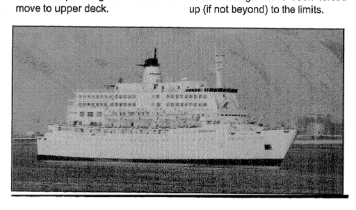
• Approximately an hour and a half (1 _ hours) after departure, there was an outbreak of fire at the ship's garage at the location where some of the personal items of passengers have been stowed .

• The fire has been placed under control by the crew using fire hoses; however there was a renewed outbreak of fire afterwards and the crew have resumed their efforts to control fire.

• According to the statements and the information received from the survivors, the Master has neither used the emergency alarm to notify the passengers, nor any alert signal to the cost stations or to the Operators Messrs El Salam Maritime Transport, Cairo .

• Additionally, the survivors mentioned that the passengers did notice the fire from the smell of gas & smoke. When they complaint to the crew they were advised to leave their seats and be shifted to the open upper decks (in order to avoid smoke & gas smell)

• It was also mentioned by some of the survivors, that vessel has been listed (inclined) then cup sized and sank within approximately 10 minutes! This has left no chance for any action other than people jumping into the seas! This whole process started from the moment that the passengers started to move to upper deck.



Summarizing the above, we may conclude that the cup sizing of the vessel was a result of loss of stability at the specific time; this off course means that the cup sizing could not be a result of the fire, nor as a result of the bad weather .

Although there was no reported by the survived crew, there was an allegation that there might be water in the garage that in turn has caused the loss of stability.

Even in the case (we repeat that no one of the survived cre reported water in garage, till the time of writing present) where there was water left in the garage from fire hoses (that is again unlikely because it would mean that the draining systems and the bilges did not operate), then this could have generated a negative effect to the stability of the ship, but it can not be alone the main reason for the loss of stability.

The allegation that the loss of stability and the consequent cup sizing of the vessel was mainly caused by the sudden movement of passengers (and associated weight) to the upper decks, is strengthen if we take into consideration that during the last conversion of the ship there were two decks for passengers cabins added, together with new life boats life rafts & associated davits. This conversion means that the vessel's stability under normal loading condition might have been forced up (if not beyond) to the limits.

Assuming that the above is the most possible cause, then the questions that are raised for the owners and for the competed authorities/organization, are the following:

1. Was the stability of the vessel being properly checked and verified (and by whom) after the date of last conversion, by the proper inclining experiment evidencing that the stability of the vessel was within the requirements of I.M.O.?

2. Did the Approved 'New' Stability Study included the proper loading conditions with passengers on decks, and what number of persons was permissible on deck on a loading condition similar to the condition of vessel's departure Duba ? Furthermore, who approved the 'New Stability Study'?

3. List of limitations should have been issued issued & delivered to the vessel because vessel had some "exemptions". Was any instructions / limitations included in respect to the stability of vessel in the "list of limitation"?

4. Was there an approved 'Damage Stability & A/A max Calculations' study after the date of last conversion available & in compliance to I.M.O. requirements? Furthermore, who approved the 'New Damage Stability Study'?

The answers to the above questions (if answered) will assist vitally in determining the actual reason that caused the cup sizing of the ship and the loss of so many human lives.

No one can ever disagree with the fact that there were many mistakes and deficiencies happened. (e.g. non – operational sprinkler system, use of water in garage by the fire hoses, improper actions by the seafarers, etc). However, we find it extremely difficult to believe that a vessel could possibly cup sizing because of in-operative sprinkler, or because of the use of water in garage for the control of fire (provided off course that draining system works), or because of seafarers in – proper behavior:

Quite clearly (for some people), it was a stability failure; we deserve and we have to hear the actual reason and failure that caused the vessel's cup sizing (and not allegations). More importantly: we do have to learn "how it should not be repeated again in the future"

We may conclude this short article with a question: What have we learned from this unfortunate event? As a result, do we need more regulations and regulatory bodies in order to make transportation safer OR what we actually need is organizations and professionals who are willing to apply the existing regulations properly?

"تيتانيك" .. أم الكوارث!

من أرشيف دكتور ربان/ منتصر السكرى



من آشهر حوادث غرق السفن فى العصر الحديث كارثة غرق السفينة العملاقة "تيتانيك" والتى لم يكن لها نظير فى العالم وقتها إلا السفينة أوليمبيك والسفينة "بريتانيك" التى غرقت عام 1916 إثر إصطدامها بلغم، والسفن الثلاث تم بناؤها فى إحدى ترسانات بلفاست بأيرلندا وبنيت "تيتانيك" فى 31 مارس 1909، ودشنت في 31 مارس 1911 ، وتم الإنتهاء من كل الأعمال التجهيزية فيها فى 31 مارس 1912.



كانت السفينة تحفة معمارية بكل المقاييس ، بلغ طولها نحو 269 متراً وعرضها 28 متراً وعمقها 18متراً، وقوتها 46000 حصان، ولكن عدد زوارق الإنقاذ على سطحها لم يكن يتجاوز عشرين زورقاً بسعة 1178 فرداً، أى أقل من نصف عدد الركاب والطاقم، والسبب فى ذلك أن أصحاب السفينة كانوا على قناعة تامة بأن السفينة لا يمكن أن تغرق أبداً. وغادرت "تيتانيك" ميناء ساوثمبتون بجنوب إنجلترا يوم 10 إبريل عام 1912، وإتجهت إلى ميناء شوربيرج الفرنسى بعد نحو ست ساعات من الإبحار، ووصلت فى اليوم نفسه ثم غادرته إلى ميناء كوينز تاون بأيرلندا فى اليوم نفسه بعد أن مكثت نحو ساعتين، ووصلته ظهر يوم 11 إبريل عام 1912، ثم بدأت رحلة الموت عندما غادرت السفينة ميناء كوينز تاون متجهة إلى نيويورك الساعة الواحدة والنصف ظهراً من يوم 11أبريل، وغرقت إثر قيام طاقمها بمحاولة إيقافها بسرعة غير تدريجية بسبب إقترابها فجأة من جبل جليدى كان يبعد نحو عشرة كيلو مترات من السفينة، وقيل إن السبب الأساسى كان إصطدامها بالجبل فعلاً، وكان ذلك فى الساعة الثامنة والربع مساءاً يوم 15 أبريل 1912، إلا أنه لم يتم تحديد أو إكتشاف مكان غرق السفينة إلا فى سبتمبر 1985 على عمق 2.5 ميل بحرى تحت سطح المحيط.

وعلى الرغم من أن إجمالى عدد الركاب وأفراد الطاقم فى رحلة "تيتانيك" كان 2227 فرداً، فإن عدد الناجين لم يتجاوز 705 شخصاً فقط، وبلغ عدد المفقودين 1522 فرداً، بينهم 815 راكباً و688 من أفراد الطاقم. وإستحقت "تيتانيك" بذلك أن يطلق عليها لقب "أم الكوارث البحرية"

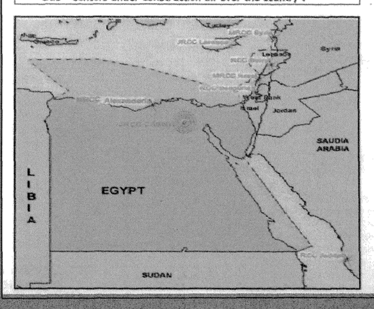


Responsibility zone of ESARC

- *ESARC* is responsible for search and rescue operations within The zone of responsibility and covers the Flight Information Region (*FIR*) within the Egyptian territory, which is shown on the map.

- The zone of responsibility is covered through the following :

  - Joint rescue coordination center (*JRCC*).
  - Sub - centers under construction all-over the country .





شركة النيل للنقل النهرى

فى إطار تنفيذ برنامج إدارة الأصول والاستثمارات المملوكة للدولة تعلن الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

عن مزايدة عامة بالمظاريف المغلقة

للمشاركة فى توسيع قاعدة الملكية لشركة النيل للنقل النهرى

إحدى الشركات المتخصصة فى النقل النهرى
وذلك بالبيع لمستثمر رئيسى أو مجموعة من المستثمرين

البيانات الأساسية:

- غرض الشركة: القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية والمواد والمهمات اللازمة للتشييد والبناء بالطرق المائية، والحصول على الإتفاقات اللازمة للمقاولات الخاصة بهذه الأعمال، والقيام بعمليات الشحن والتفريغ بالموانى، وإنشاء ورش الصيانة والإصلاح للوحدات الناقلة المملوكة لها أو للغير وبناء الوحدات العائمة.
- الموقع: أثر النبى - كورنيش النيل - أول طريق المعادى - القاهرة.
- تاريخ إنشاء الشركة: تأسست بموجب قرار وزير المواصلات رقم (121) لسنة 1963، وصدر النظام الأساسى بموجب القرار الوزارى رقم (44) لسنة 1979، وبموجب القانون رقم (203) لسنة 1991 وقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 أصبحت شركة تابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى.

شروط البيع:

- يمكن الحصول على كراسة الشروط والمواصفات من الشركة القابضة نظير سداد مبلغ عشرين ألف جنيه مصرى غير قابلة للرد والتوقيع على إتفاق سرية المعلومات.
- يتقدم المستثمر بخطاب نوايا للشركة القابضة موضحاً عن رغبته فى شراء الشركة ومتضمناً الآتى:

أ- سابق خبرته وقدرته على تحديث وتطوير الشركة.
ب- خطة التحديث والتطوير المقترحة.

- يجب تقديم العروض فى أظرف مغلقة (مظروف فنى/ مظروف مالى) مصحوبة بتأمين قدره (مائة ألف جنيه مصرى) باسم السيد اللواء بحرى أ.ح/ رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى على العنوان الموضح أدناه مع العلم بأن آخر ميعاد لتلقى العروض الساعة الثانية بعد الظهر يوم الخميس 2006/3/30.
- يمكن ترتيب زيارة الشركة بالإتفاق مع الشركة القابضة.
- للشركة القابضة الحق فى إلغاء المزايدة دون إبداء الأسباب.

الاستعلام

القاهرة: ت 2586137 / 2586138 / 2586139 / 2586140 / 2586141 (02)

19 شارع المعهد الاشتراكى - روكسى - مصر الجديدة - القاهرة

للمزيد من المعلومات عن فرص الإستثمار فى مصر

www.investment.gov.eg

نبذة عن شركة النيل العامة للنقل النهرى

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

1- الشكل القانونى للشركة:

– تأسست بموجب قرار مجلس إدارة المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلى على هيئة جمعية عمومية رقم (21) لسنة 1963 وذلك نفاذاً للقانون رقم (117) لسنة 1961 بشأن تأميم بعض الشركات والمنشآت، والقانونين رقم (78.67) لسنة 1963 بإضافة بعض المنشآت والشركات إلى الجدول المرافق للقانون رقم (117) لسنة 1961.

– والقانون رقم (60) لسنة 1963 بإصدار قانون المؤسسات العامة وقرار رئيس الجمهورية رقم (1614) بشأن إنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلى.

وبمقتضى القانون رقم (203) لسنة 1991 (قانون قطاع الأعمال العام) ولائحته التنفيذية أصبحت شركة تابعة مساهمة مصرية تتبع الشركة القابضة للصناعات المعدنية.

– وبمقتضى قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 بنقل تبعية شركة النيل العامة للنقل النهرى إلى الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى.

2- رأس مال الشركة:

– رأس المال المرخص به: 75 مليون جنيه.
– رأس المال المصدر: 46313000 جنيه.
– عدد الأسهم: 4631300 سهم.
– القيمة الإسمية للسهم: 10 جنيه.
– بلغ عدد العاملين بالشركة فى 2005/5/30 (1852) عامل.
– بلغ إجمالى العهدة المملوكة للشركة عدد 481 وحدة نهرية.

3- غرض الشركة وفقاً لنظامها الأساسى:

1– القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية بالطرق المائية.
2– الحصول على إتفاقات خاصة بمقاولات عمليات نقل البضائع أو المواد والمهمات اللازمة للتشييد والبناء.
3– إنشاء مخازن بالقاهرة مختلف المدن لإيداع وتخزين البضائع.
4– تأجير الأراضى والمبانى والمنشآت التى تحوزها للغير.
5– القيام بأعمال الشحن والتفريغ للموانى وإنشاء الورش لإصلاح وصيانة الوحدات الناقلة المملوكة أو الغير والقيام ببناء الوحدات العائمة.
6– القيام بكافة الأعمال الصناعية والتجارية والمالية والعقارية التى تتعلق بعرض الشركة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وكذلك الأعمال المقامة لهذا الغرض.
7– للشركة الحق فى تأسيس شركة أو مساهمة فى رأسمال شركة يكون نشاطها متمشياً مع نشاط الشركة أو مكملاً له.
8– القيام بأعمال التخليص الجمركى لبضائعها المستوردة أو للغير تسهيلاً لمهمتها.

4- المركز الرئيسى للشركة:

– ويقع مقر الشركة الرئيسى بأثر النبى – كورنيش النيل – أول طريق المعادى – القاهرة.

5- الخدمات التى تؤديها الشركة:

أولاً: نشاط الشركة فى النقليات:

– نقل المواد الإستراتيجية (الخامات – البضائع – البترول) لكافة المصانع والشركات فى جميع أنحاء جمهورية مصر العربية من الإسكندرية إلى أسوان.

– نقل المهيئات والمولدات والمعدات الكهربائية وحاويات وطرود ذات أوزان وأطوال غير نمطية.

ثانياً: نشاط بناء البواخر السياحية والاتوبيسات النهرية:

– الباخرة السياحية ميريديان شامبليون وهى أكبر الوحدات السياحية بالنيل وتعمل كفندق عائم بمستوى خمسة نجوم لأغراض السياحة النيلية.
– بناء الباخرة السياحية فلاش لحساب شركة فلاش تورز للسياحة والفنادق.
– بناء الباخرة السياحية تليفيا لحساب شركة نايل كروز للسياحة.
– بناء الأتوبيس النهرى (مينا) سعة 100 راكب لحساب الوحدة المحلية لمدينة ومركز سوهاج تظهر فيه دقة الصناعة ويعمل حالياً بكفاءة عالية.
– بناء عبارة نهرية وأتوبيس نهرى لحساب محافظة أسيوط (مشروع العبارات النهرية) – وتم البناء طبقاً للمواصفات الفنية والرسومات الهندسية وتحت إشراف هيئة التصنيف الدولية.

ثالثاً: نشاط رفع كفاءة البواخر السياحية:

– وهى من الأعمال الجديدة التى إستحدثتها الشركة لتطوير وتعديل البواخر السياحية (نور 2 – الباخرة خيبر – الباخرة قمر الزمان).

رابعاً: التصنيع للغير وخدمة العملاء وحل مشكلاتهم:

– بناءً على خطة شركة النصر لصناعة الكوك والكيماويات الأساسية لزيادة معدلات التصدير للكوك فقد قامت الشركة بتصنيع وحدة شحن للكوك (بنكر) لمواجهة زيادة الكميات التى يتم شحنها إلى منطقة الإسكندرية للتصدير.
– قامت الشركة بتجهيز بعض وحداتها تعمل عبارة نهرية لنقل الشاحنات بكامل حمولتها وذلك لحساب شركة أبناء حسن علام بهدف توفير مصاريف التسويق والتداول خاصة وأن موقع العمل يقع وسط النيل.

خامساً: نشاط الخدمات النهرية والإغاثة (إنتشال، قطر، تعويم، إصلاح):

إنتشال وإصلاح:

تمتلك الشركة المعدات والخبرات الفنية النادرة والتى ساهمت بالقيام فى إنتشال البواخر السياحية (برديس – السلام – العائمة صلاح الدين – نوبيا) وإنقاذ ما يمكن إنقاذه من أموال وأرواح وأيضاً إعادة هيكلة الوحدة السياحية وإستعادة قدرتها على العمل بأعلى كفاءة.

قطر وتعويم:

تتعرض بعض البواخر السياحية لمشاكل أثناء مرورها فى المجرى الملاحى فى أماكن يقل فيها منسوب المياه.
وتتولى الشركة عمليات الإنقاذ من قطر وتعويم وإعادة هذه الوحدات إلى مسارها خدمة للحركة السياحية.

سادساً: أعمال إصلاح وصيانة الأهوسة وعوامات الكبارى:

– تمتلك الشركة الخبرة والمقومات اللازمة لتطوير وعمل العمرات لرفع كفاءة الأهوسة المنتشرة بأنحاء جمهورية مصر العربية.

خبر عاجل

فى إطار الجهود المستمرة التى تقدمها غرفة ملاحة بورسعيد لأعضائها فقد عقدت الغرفة إجتماعاً لجميع أعضاء الجمعية العمومية لعرض كافة الإستفسارات وأجوبتها لقانون الضرائب رقم 91 لسنة 2005 ولائحته التنفيذية وذلك بالتعاون مع مكتب د/ محمد الشامى – محاسبون ومراجعون قانونيون وخبراء ضرائب وذلك بفندق جراند الباتروس يوم الأربعاء الموافق 2006/2/1

وقد حضر الإجتماع لفيف من الضيوف يتقدمهم:

* السيد الأستاذ/ عادل عبده اللمعى نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
* السيد المهندس/ جلال الديب مستشار رئيس هيئة قناة السويس وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
* السيد اللواء/ محمد مدين نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
* السيد الأستاذ/ محمد مصلح رئيس شعبة تموين السفن بالغرفة التجارية ببورسعيد
* السيد الأستاذ/ مجدى شرف عضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
* السيد الأستاذ/ أحمد قزامل نقيب المحامين ببورسعيد
* السيد الأستاذ/ يوسف عزام أمين صندوق الغرفة التجارية ببورسعيد

كما حضر عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية لغرفة ملاحة بورسعيد



بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

على هامش بطولة كأس الأمم الأفريقية

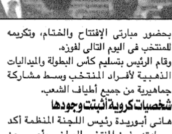
وسط ما يقرب من 100 ألف متفرج إفتتح الرئيس حسنى مبارك بطولة كاس الامم الافريقية الخامسة والعشرين لكرة القدم التى إستضافتها مصر، وشاركت فى حفل الإفتتاح سيدة مصر الأولى سوزان مبارك، وحرص كبار الشخصيات الرياضية العربية والدولية على حضور هذا الحفل العظيم وعلى رأسهم الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء، والمشير أحمد طنطاوى وزير الدفاع، وعيسى حياتو رئيس الإتحاد الأفريقى، وأعضاء اللجنة التنفيذية للإتحاد. وقد أعدت القوات المسلحة المصرية ونفذت حفل الإفتتاح المثير الذى شارك فيه خمسة آلاف جندى، وإستغرق 45 دقيقة عبّر فيها عن أهمية هذا الحدث الرياضى الكبير الذى صور الحضارات الفرعونية والأفريقية، وقدم فى الحفل التشكيلات الجميلة لحاملى المسلات وطيور حورس ومراكب الشمس بجانب هبوط رجال المظلات من الطائرة الهليكوبتر حاملين أعلام الستة عشر دولة المشاركة فى البطولة وسط أضواء أشعة الليزر والألعاب النارية..

إن هذه البطولة أظهرت قدرة مصر العالية على التنظيم والإنضباط والسلوك الحضارى بين الجماهير، وإنتماء شبابها وإصراره على تحقيق الفوز لرفع مكانة مصر عالياً.. فقد حققت روح العمل الجماعى الفوز لأنها وحدها القادرة على تحقيق كل البرامج التنموية ونجحت البطولة التى إستضافتها مصر وبلغت ذروتها مع المباراة النهائية بين منتخبى مصر وكوت ديفوار، وتعتبر هذه البطولة الحدث الكروى الأكثر أهمية الذى تتراجع أمامه كل الخلافات والنزاعات، ولم يبخل أفراد الفريق المصرى من بذل غاية الجهد، والكفاح برجولة وإصرار، ولذا كانوا أشداء فى الدفاع والأكثر مهارة فى الهجوم، وقد إشتعل الإستاد فرحاً عندما تمكن حارس المرمى الجسور من صد ضربتى جزاء. لقد قاد عصام الحضرى المنتخب إلى إنجاز تاريخى مكن مصر من إحراز البطولة، وإعتلاء عرش القارة السوداء، وتسجيل الرقم القياسى فى عدد مرات الفوز بهذه البطولة.

متابعة الرئيس للفريق

لا أحد ينكر أن فوز الفريق القومى يرجع أيضاً إلى الرئيس حسنى مبارك وأسرته لمتابعتهم الفريق سواء فى تمريناته ومبارياته، وكان لهم الفضل فى مده بشحنة كبيرة من الحماس. وقد توج الرئيس الدفعة الحماسية الكبيرة التى منحها للمنتخب المصرى من خلال حرصه على حضور التدريب النهائى والمباراة النهائية – بقرار صرف مكافأة ضخمة بقيمة ثلاثة ملايين جنيهاً للمنتخب تقديراً لإنجازه الكبير.

وقد عبر الرئيس مبارك عن تقديره لأعضاء المنتخب والجهاز الفنى والإدارى للفريق وإتحاد الكرة، وأشار الرئيس إلى أن هذا الفوز يأتى دليلاً على أن المصريين قادرون على تحقيق أى هدف يريدونه بالعزم والتصميم، وقد وجه اللاعبون والجهازان الفنى والإدارى، وأعضاء إتحاد الكرة الشكر للرئيس مبارك فى ضوء دعمه المتواصل لمسيرة المنتخب ولفتته الكريمة بحضور مباراتى الإفتتاح والختام، وتكريمه للمنتخب فى اليوم التالى لفوزه.



الرئيس مبارك والسيدة قرينته

وقام الرئيس بتسليم كأس البطولة والميداليات الذهبية لأفراد المنتخب وسط مشاركة جماهيرية من جميع أطياف الشعب.

شخصيات كروية أثبتت وجودها

هانى أبوريدة رئيس اللجنة المنظمة أكد سعادته بفوز المنتخب الوطنى وأعرب عن تهنئته للرئيس مبارك، وأشار إلى أن هذا الفوز أسعد جميع المصريين، وأن المدرب المصرى يستحق قيادة منتخب بلاده، ونجاح مصر تنظيمياً فى البطولة كان يحتاج إلى النجاح الفنى وهو الفوز بالبطولة ليتأكد نجاح مصر تنظيمياً وفنياً بشكل غير مسبوق، وقد تلقى هانى شهادة من عيسى حياتو رئيس الإتحاد الأفريقى أشاد فيها بروعة التنظيم وشكره وإمتنانه العميق على نجاح البطولة التى تحمل إسم مصر والتى أسهمت فى نجاحها الدولة بكل أجهزتها.

المهندس حسن صقر رئيس المجلس القومى للرياضة صرح بأن مكافأة المنتخب الوطنى التى قررها المجلس للاعبين وجهازهم الفنى تقديراً لفوزهم بالبطولة بلغت 3 ملايين جنيهاً علاوة على المكافآت التى أقرها الإتحاد المصرى للكرة طبقاً للائحته الداخلية أو رجال الأعمال، وأشار صقر إلى أن إستقبال الرئيس مبارك للفريق للتهنئة كانت أكبر مكافأة.

عصام عبد الفتاح حصل على لقب أفضل حكم فى البطولة، وهى المرة الأولى التى يحصل فيها حكم فى البطولات الأفريقية على هذا اللقب، وقد تسلم جائزته من الرئيس حسنى مبارك الذى حمله مسئولية أن يكون سفيراً لمصر فى كأس العالم فى ألمانيا بوصفه أفضل حكم أفريقى.

حسن شحاته تولى الجهاز الفنى بقيادة حسن شحاته المهمة فى شهر نوفمبر عام 2004، وخاض شحاته مع المنتخب الوطنى بقية مباريات تصفيات كأس العالم 2006 ونهائيات أمم أفريقيا، وينتظر الجهاز تحديد الموعد المناسب مع الكابتن سمير زاهر رئيس إتحاد الكرة وبقية أعضاء المجلس للتشاور حول المرحلة المقبلة بالنسبة للمنتخب الوطنى ونظام العمل فيها. وأوضح حسن أنه رهن إشارة المنتخب الذى يحمل إسم مصر، خاصة بعد الحفاوة والتقدير التى شعر بهما، وإستقبال الرئيس مبارك لجهاز الفنى ولاعبيه يعد وساما على صدورنا جميعا، ويحرص حسن شحاته على الإستمرار فى عمله لأن لديه أفكاراً للمرحلة القادمة.

عصام الحضرى بدأ مسيرته الكروية مع فريق دمياط، ولكنه لفت الأنظار مع المنتخب الأولمبى عام 1994 فى ختام التصفيات الأوليمبية، وتعاقد مع النادى الأهلى موسم 1995 و96، ومن الأهلى إنضم الحضرى إلى المنتخب الأول وشارك فى دورة بوركينا فاسو عام 1998 ثم فى نهائيات عام 2000 فى غانا ونيجيريا، وكانت المباراة الدولية الأولى الذى إشترك فيها الحضرى فى تصفيات مونديال 2002، ويعتبر الحضرى أول حارس مرمى فى أفريقيا والوطن العربى يحرز هدفاً فى مباراة صند أونز الجنوب الأفريقى فى كأس السوبر الأفريقية، وحصل عصام الحضرى على لقب أفضل حارس مرمى فى البطولة الأخيرة التى إحتلت فيها مصر صدارة المنتخبات الأفريقية.



اللافتات بالإنجليزية والفرنسية

إن منتخب مصر فرض كلمته منذ بداية البطولة، وخير دليل على ذلك لغة الأرقام والنتائج التى لا تكذب، فالمنتخب يملك العديد من عناصر القوة فى صفوفه .. وقدمت مصر للعالم من خلال هذه البطولة القارة السوداء فى أفضل حالاتها الفنية والبدنية، وساهمت مصر بإستضافتها لهذه البطولة فى توجيه رسالة لكل دول العالم تؤكد أن الكرة الأفريقية متطورة، وأن أفريقيا قادرة على إستضافة وتنظيم أكبر البطولات بمستوى لائق .. وحققت مصر مكتسبات تقدر بمليارات الدولارات من الدعاية لها فى كل وسائل الإعلام العالمية من خلال ترديد إسمها فى كل بقاع العالم.

إن الفوز بالبطولة أعاد لمصر ريادتها للكرة المصرية ومشاركتها عام 2008 فى نهائيات غانا بإعتبارها حاملة اللقب.



الألعاب النارية أضاءت الإستاد

.. وطارت الأنفلونزا

.. في ربوع مصر

.. يبدو أن عام 2006 عام المآسي والأزمات التي يتعرض لها بلدنا الطيب.. ففي الوقت الذي لم نفيق فيه بعد من كارثة «العبارة المنكوبة» ذلك الحدث الذي نزل علينا جميعا كالصاعقة وهز ربوع الوطن من الشرق إلى الغرب.

.. جاء إلينا خطراً أشد كنا عنه منذرين ومترقبين من خلال متابعتنا لوسائل الإعلام من خلال رحلته لعدد من دول العالم.. كنا بمعزل عنه.. ولكن شاءت الأقدار أن يصل إلينا مرض «أنفلونزا الطيور» فهو لا يعرف حدود أو حواجز وإنما يطير ويدخل إلى المكان الذي يريده دون إستئذان ودون أن يخضع لتفتيش أو تعترضه لجان فحص.



.. الخطر قد وصل وإقتحم حدودنا.. وبالرغم من ذلك أن الأمر ليس بهذا الفزع والخطر المرعب.. فالتهويل ليس مطلوباً.. وعلى الوجه الآخر التهوين أشد ضرراً.. فالأمور لابد أن توضع في حجمها الطبيعي بأن هناك بالفعل خطراً.. ولكن يمكننا جميعاً بعون الله تجنبه إذا قامت الجهات المختصة، وفي الوقت نفسه قام الناس بما يحول دون تفشي المرض والإصابة به.

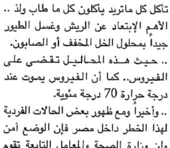
❖ تأتي الرياح بما لا تشتهي السفن

.. بالرغم من إعلان منظمة الصحة العالمية والمعمل القومي للرقابة على الإنتاج الداجني خلال الفترة السابقة "أن مصر خالية تماماً من أنفلونزا الطيور" إلا أن الخطر قد وصل بالفعل.. وبالمناسبة إننا لسنا وحدنا الذي يوجد عندنا هذا الخطر.. فالخطر بدأ يتحرك في كل العالم وبالتحديد في ديسمبر 2003 حينما كان الفيروس يسكن جنوب آسيا ثم بدأ يتحرك إلى أوروبا وأخيراً تحرك إلى منطقتنا العربية.

.. وتعتبر مصر من أوائل الدول في العالم التي وضعت خطة قومية لمواجهة هذا الخطر من خلال لجنة عليا لمكافحة المرض برئاسة وزير الصحة مسترشدة بالنظم التي وضعتها منظمة الصحة العالمية.

كيفية الوقاية من هذا الخطر

.. هذا الخطر الطائر يمكن تجنبه بسهولة إذا كان لدينا الوعي الكافي بطرق وأساليب العدوى عن طريق الإحتكاك المباشر بالطيور المصابة.. كما يخرج الفيروس المسبب للمرض أيضاً مع فضلاتها التي تتحول إلى مسحوق ويتولى الهواء نقله.



. والفيروس يعيش فترات طويلة في أنسجة فضلات الطيور خاصة في درجات حرارة منخفضة.. وبالتالي لابد أن يعدم أي طائر تثبت إصابته فوراً حتى لا ينتشر المرض بين بقية الطيور.. الأمر الذي يمنع بدوره إنتقاله إلى البشر.

.. ومع تشابهه أعراض "أنفلونزا الطيور" مع العديد مع الأنفلونزا الأخرى حيث تصيب الإنسان بالحمى فترتفع درجة حرارته مع إحتقان في الحلق والسعال ويمكن أن تتطور الأعراض لتصل إلى إلتهابات ورمد في العين.. بعدها ترتفع إحتمالات الوفاة.

وبرغم من خطورة هذا المرض وإنزعاجه بين الشعوب بأنه لم تحدث حتى الآن إمكانية إنتقال العدوى من شخص مريض إلى إنسان آخر منذ أن وقعت أول إصابة بين البشر في هونج كونج عام 1997 ومع ذلك يدق بعض المتشائمين ناقوس الخطر.. فهناك مخاوف من أن الفيروس قد يندمج مع فيروسات الأنفلونزا التي تصيب الإنسان ليشكل معاً نوعاً جديداً يمكن أن ينتقل من شخص إلى آخر.



.. وبالرغم من خطورة هذا المرض فإنه لم يتوصل حتى الآن إلى دواء أو مصل يمكن أن يأخذه الناس لتجنب الخطر.

.. ولكن يبقى سؤال .. هل هذا الخطر نقابله بالتشاؤم واليأس والقلق والبلبلة وعدم تناول الطيور.. أم نتعامل معه بالعقل والوعي والأساليب العلمية التي تخرجنا من هذه الأزمة بأمان.

.. الأطباء ومنظمة الصحة العالمية تناشد مواطنيها أن تأكل كل ماتريد يأكلون كل ما طاب ولذ .. الأهم الإبتعاد عن الريش وغسل الطيور جيداً بمحلول الخل المخفف أو الصابون.

.. حيث هذه المحاليل تقضي على الفيروس.. كما أن الفيروس يموت عند درجة حرارة 70 درجة مئوية.

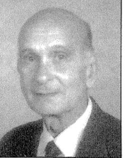
.. وأخيراً ومع ظهور بعض الحالات الفردية لهذا الخطر داخل مصر فإن الوضع آمن وإن وزارة الصحة والمعامل التابعة تقوم بالمتابعة والفحص الدوري بالتنسيق مع جميع الأجهزة التنفيذية بهدف نشر برامج توعية للمواطنين للتعامل مع هذة الأزمة التي تعتبر أزمة عالمية في المقام الأول.. بهدف التضامن من أجل مصلحة بلدنا وحرصاً على شعبها الطيب الذي يرعاه الله دوماً.

قرأت لك

نظرة إلى مستقبل النقل البحرى العالمى

(من كلمة السيد رئيس المنظمة البحرية الدولية أمام المؤتمر البحرى العالمى الذى عُقد فى قبرص 25 - 28 سبتمبر سنة 2005 لبحث السلامة والأمن فى السفن، والعمالة البحرية وتطقيم السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن)

إن صناعة النقل البحرى بصفة عامة تتمتع بفترة من الإزدهار المستمر خلال السنوات الماضية. والإرتفاع الثابت للتجارة العالمية - وبصفة خاصة ظهور الصين كقوة إقتصادية عالمية - قد عظمت الطلب على النقل البحرى وأصبح السوق الدولى للنقل مزدهرا قويا. إلا أنه ظهرت مؤخرا علامات تشير إلى أن هذا الإزدهار الحالى قد يهدأ، وأن الوقت قد حان للصناعة أن تفكر فى مستقبلها. فكلنا يعلم أن النقل البحرى تقليدياً هو عمل فيه صعود وهبوط. ولكننا بحسن تخطيطنا المبكر للمستقبل قد نحاول جعل الهبوط غير كبير. وطبيعى أن أهمية التخطيط للمستقبل له أبعاد تصل إلى ما وراء حدود صناعة النقل البحرى ذاتها.



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

فالرخاء الإقتصادى العالمى يعتمد على التبادل التجارى، وهذا بدوره يعتمد على شبكة النقل العالمية الآمنة والسالمة. ويُعتبر النقل البحرى العالمى أهم جزء فى هذه الشبكة، على الرغم من أن المجتمع الدولى قليلاً ما يعترف بهذه الحقيقة ونادراً ما يعطى النقل البحرى الثقة التى يستحقها، وبصفة خاصة هؤلاء الذين يعملون جاهدين لجعل الصناعة أكثر سلامة وصديقة للبيئة. والحديث عن صورة النقل البحرى، فإن الصورة ليست واضحة أمام الرأى العام وهناك خطأ ما. وقد يكون ذلك بسبب شعور المجتمع الدولى والسياسيون تجاة النقل البحرى، وهذا الشعور غالباً ما يكون سالباً، وبالتالى فإنه غير عادل. فنحن نغمض أعيننا عن كل ما هو جيد وعظيم فى عمل النقل البحرى، ونفتح أعيننا فقط عندما يقع خطأ ينتج عنه فقدان أرواح أو تلوث للبيئة. وعندئذ نتحدث عن الخسائر كثيراً، أما عندما تحدث نجاحات كبيرة فى عمل النقل البحرى فإننا نصمت عن الكلام ونغمض أعيننا.

إننا ننسى أو نتجاهل حقيقة أن معظم السفن عندما تنجح فى الوصول إلى مقاصدها سالمة وبدون تلويث للبيئة، فإننا نعتبر ذلك أمر مسلم به. أما إذا وقعت حوادث فإننا نصف النقل البحرى بأنه صناعة غير عابئة بالبيئة وبسلامة الأرواح، وهذا خطأ، ويجب علينا أن نصححه، وعلينا أن ننشر ذلك فى العالم.

ولدينا قصص جيدة نقولها. وعلينا أن نصل إلى الناس الذين ليس لديهم معلومات عن النقل البحرى والذين لا يفهمون بعض الحقائق مثل: من ينقل لنا الزيوت لتدفئة منازلنا، ومن يحضر لنا الحبوب لعمل رغيف العيش الذى نتغذى به، ثم من يحضر البضائع المختلفة للأسواق المحلية لتلبية متطلباتنا العديدة.

وموازياً لهذه الأفعال، علينا أن نتفهم موقف السياسيين الذين من واجبهم إرضاء الناخبين فى بلادهم، وعلينا إقناعهم بأن عليهم المساعدة فى هذه الحملة التوضيحية وذلك بتوضيح الحقائق لشعوبهم وناخبيهم بأحقية الإهتمام بخدمات النقل البحرى، وأنه يجب على الشعوب النظر إليها على أنها خدمات لهم، ويجب علينا أن نبين لهم أن أهمية النقل البحرى الذى يخدم أكثر من 60% من التجارة الدولية لا يمكن تجاهلها، ولكن يجب تشجيعها والنظر إلى الطبيعة الشاقة فى عملها وحرصها على المحافظة على الأرواح والبيئة ومساعدتها على الإستمرار فى خدمة المجتمع وتحقيق أهدافها.

وقد يتساءل البعض عن إنهيار مستويات بعض السفن وإستمرار وقوع حوادث تلويث البيئة، وهنا علينا أن نشكر الجهود المركزة لجميع الجهات العاملة فى صناعة النقل البحرى التى تعمل متضامنة مع الجهات التنظيمية والدولية وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية. فإن موقف النقل البحرى حسب الإحصاءات المعتمدة فى تحسن سريع من حيث سلامة السفن والأرواح وأن البيئة أصبحت أكثر نظافة وأن متوسط أعمار السفن فى تحسن ملحوظ، ونحن نعيش اليوم فى مجتمع عالمى يدفعه إقتصاد عالمى مزدهر، وأن هذا الإقتصاد لا يمكن له النجاح والإزدهار بدون السفن وصناعة النقل البحرى.

وجدير بنا أن نتوقف قليلاً لمعرفة بعض الإحصائيات التى تدل على المساهمة الحيوية للسفن والنقل البحرى.

فكما ذكرنا سابقاً، وطبقاً لبيانات الأمم المتحدة، فإن أكثر من 90% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار.

وخلال العقود الأربعة الماضية زادت كميات البضائع المنقولة بحراً من 6 آلاف مليار طن/ ميل سنة 1965 إلى 25 ألف مليار طن/ ميل سنة 2003، وفى سنة 2005 وحدها قدرت البضائع المحمولة بحراً بمقدار 6.6 مليار طن.

وإذا قارنا ذلك مع تعداد السكان فى العالم - البالغ 6.4 مليار نسمة - فإن ذلك يعنى أن نصيب الفرد الواحد طن واحد تقريبا من البضائع المنقولة بحراً. ومع زيادة البضائع المنقولة بحراً فإن ذلك يعنى زيادة الفائدة للمستهلكين حول العالم. وبدون النقل البحرى سيكون تبادل التجارة الدولية مستحيل.

إلا أننا إذا أردنا الإستمرار فى خدمة الصناعة بما تستحقها، فإن علينا ألا نهدأ وعلى العكس علينا زيادة جهودنا لمنع الحوادث البحرية. فإن الحوادث البحرية، مهما كانت قليلة فى عددها وصغيرة فى قسوتها، فإنها تشوه صورة السفن والنقل البحرى بصفة عامة.

وللنجاح فى هذا، علينا أن نهدف أولاً إلى ترتيب بيتنا فى جميع النواحى بدءاً من الإدارة ثم التحرك نحو السفن وتشغيلها وترسانات بناء السفن وهيئات تصنيف السفن. وكل هذه القطاعات يمكنها رفع مستوى الخدمات التى يقوم بها رجال البحر. كما يجب إيجاد سلسلة واضحة للمسئولية وإدخال الشفافية فى كل أعمالنا. وإلى جوار تحسين الأمور الناجحة، فإن علينا إخفاء الأمور الفاشلة. وعلينا عمل ذلك بواسطة عزل وتهميش وإزالة اللاعبين ذوى المستويات المتدنية مثل هؤلاء الذين يحاولون التربح بمخالفة القواعد والأصول، وتخفيض التكاليف على حساب السلامة وتوفير الأمان، والمنافسة الغير نزيهة. كما أن علينا إيجاد الحلول السليمة للمشاكل ومواجهة الحقائق بدلاً من مجرد التعرف عليها فقط. ومثال على ذلك التنظيمات والقواعد التى وضعت فى أعقاب حادثتى الناقلتين EXXON VALDEZ و ATHOS I كما علينا إنتهاز فرصة إزدهار سوق النقل البحرى العالمى، بالإستثمار فى تحسين الجودة فى النقل البحرى بإستبدال السفن القديمة بأخرى حديثة، وإدخال النظم المبتكرة ذات التقنية الحديثة وتحديث الأجهزة الحالية سواء الملاحية أو الإتصالات.

وبما أننا نخدم صناعة عالمية، فإن علينا تقديم مستويات عالمية لتنظيمها بدلاً من تعريضها لتنظيمات أحادية تصدر من دولة واحدة أو من دول منطقة معينة.

دور المنظمة البحرية الدولية فى زيادة الجودة فى النقل البحرى

تقوم المنظمة بتنفيذ خطة إستراتيجية تشمل الخطوات الآتية:

1 - إظهار وزيادة الشفافية بتوفير المعلومات عن سلامة السفن وأمنها بما فى ذلك المعلومات الصحيحة عن الحوادث البحرية والخسائر فى الأرواح والممتلكات.

2 - التأكيد على أن كل المساهمين فى العمل فى النقل البحرى يفهمون ويقبلون تحمل مسئولياتهم فى شأن السلامة والأمن ونظافة البيئة، ووضع مفهوم تسلسل المسئوليات بينهم.

3 - التعرف على العوامل التى تؤدى إلى زيادة ثقافة السلامة والأمن والوعى بالبيئة وتطوير ميكانيكية عملية ومؤثرة لمواجهتها، بما فى ذلك التعاون والعمل المشترك بين أفراد الطواقم على ظهر السفن.

وبهذه الخطة ستتمكن المنظمة من بناء حصيلة من الثقة الجيدة فى صالح الصناعة مما يخفف عنها تأثير الحوادث البحرية التى تقع فى المستقبل على صورة النقل البحرى.

ولكن لكى نفعل ذلك فإننا نحتاج إلى أناس يعشقون الصناعة ويصرون على تعظيم وجودها، أناس لديهم البصيرة التى تمكنهم من التفكير فى المستقبل لما فيه صالح النقل البحرى، أناس لديهم الشعور بالفخر بما تحققه الصناعة ويعملون على حصولها على الثقة التى تستحقها عن كل الخدمات الجيدة التى تقدمها لشعوب العالم.

وفوق كل شئ، نحتاج إلى قادة يقودون الناس وقادرون على فهم النقل البحرى وماذا يعنى للتجارة والإقتصاد العالميين، قادة لديهم الشجاعة ليقفوا ويتكلموا لمصالح الصناعة. إن عمل هؤلاء لن يضيع هباءً وإشتراكهم فى هذا العمل سيكون محل تقدير.

بالنسبة لموضوعات البحث التى يبحثها المؤتمر وهى العمالة البحرية وتطقيم السفن، والسلامة والأمن فى السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن، فإن موضوعات البحث الثلاثة كلها مهمة، ولكن أهمها فى الوقت الحاضر هو:

تابع نظرة إلى مستقبل النقل البحرى العالمى

السلامة والأمن فى السفن

إذا كان النقل البحرى غير سالم وبيئة العمل به غير آمنة، فلن يكون من الممكن جذب مصادر العمالة إليه أو تمويل عمليات بناء السفن وتشغيلها والإستثمار فيه لمواجهة متطلبات الصناعة والتجارة العالمية فى المستقبل. فالأسواق العالمية اليوم تتطلب توصيل توصيل البضائع ليس فقط فى الأماكن والموانى المطلوب توصيلها إليها ولكن أيضاً توصيلها فى حدود الوقت المعين. ويتبع هذا أن أصبحت السلامة والكفاءة فى العمل وجهان لعملة واحدة ، وأصبحت الحوادث البحرية لها تأثير سالب على سلسلة الإمدادات وهى قلب الإقتصاد العالمى الجديد.

إن صحة ورخاء النقل البحرى وبالتالى التجارة العالمية يعتمدان على أن يكون النقل البحرى العالمى سالماً ويعمل فى بيئة صالحة. ويعود الشكر إلى الجهود المضنية للمنظمة البحرية الدولية ولصناعة النقل البحرى ، فإن خطوات كبيرة قد إتخذت لتحقيق هذه الأهداف. ولكننا نعترف بأنه اليوم صارت الصناعة تتعرض للتهديد من قبل الإرهاب الدولى الذى ليس للصناعة يد فيه، وهذه الحوادث الإرهابية جعلتنا نعرف أن شبكة النقل أصبحت مستهدفة سواء كانت السفن أهدافاً أو وسائل للإرهاب. فقد أدت الحوادث الإرهابية العالمية إلى إغلاق موانى كبرى وقطع خطوط ملاحية إستراتيجية مثل ما حدث فى منطقة خليج الملكا.

وقد إتخذت عدة إجراءات لمواجهة العمليات الإرهابية مثل وضع وإقرار الكود الدولى لأمن السفن والموانى ISPS CODE الذى وضع بعد أحداث 11 سبتمبر وكذا معاهدات منع الجرائم الخارجة عن القانون وهى - SUPPRESSION OF UN-LAWFULL ACTS TREATIES، وذلك لضمان أن هؤلاء الذين يقومون بالأعمال الإجرامية ضد السفن والمنصات التى تصل قبالة السواحل يتم مواجهتهم وعقابهم.

القوى العاملة فى البحر

إن مثل كل الإجراءات ذات الطابع التنظيمى فإن نجاح تنفيذها يعتمد على الأشخاص الذين تشملهم هذه الإجراءات.

وهذا يدعو إلى التساؤل عن كيفية تأمين مصادر القوى العاملة للصناعة فى مستقبلها بأعداد مناسبة ومدربين جيداً ولديهم البواعث على العمل ومن ذوى المؤهلات الكافية لتشغيل سفن المستقبل. وإذا إعترفنا بالمساهمة الحيوية للسفن والنقل البحرى لسعادتنا وخيرنا، فيجب علينا الإعتراف بالمسئولية الكبرى لهؤلاء الذين يقودون ويسيرون السفن بنجاح مع حماية الأرواح والمحافظة على البيئة. ولابد أن يكون الشخص الذى يقبل التحدى للقيام بالمهنة البحرية شخص من نوع خاص جداً يستطيع أن يواجه ويتحمل الأسباب العديدة لفقدان الأرواح أو الكوارث البيئية.

وبينما يجب علينا عدم نسيان ما ندينه من تقدير وإحترام لطواقم السفن وجميع الأفراد الذين يشاركون فى جعل صناعة النقل البحرى ما هى عليه اليوم من نجاح وإزدهار، فيجب علينا الإهتمام بتأكيد عدم إحباطهم بمنعهم مثلاً من النزول إلى البر فى الموانى أو بمعاقبتهم وإعتبارهم كالمجرمين عن حوادث تقع عن غير قصد منهم. وعلى العكس، يجب معاملتهم بالإحترام الذى يليق بهم وتقدير خدماتهم للمجتمع والتجارة العالمية والإقتصاد العالمى بصفة عامة.

الإستثمار فى تمويل النقل البحرى

إننا نرى اليوم أن القرارات المتصلة بالإستثمار التمويلى بالحجم الكبير فى النقل البحرى يقوم به رجال أعمال فى البنوك والمؤسسات الإستثمارية ليس لديهم علاقة بالبحر أو النقل البحرى. وهؤلاء سيستثمرون فقط عندما يرون أن العوائد المادية مضمونة ، ولن يستثمروا أموالهم فى النقل البحرى عندما يرون هبوط المستويات الفنية أو ضعف القوى العاملة فيه أو تهديدات أمنية مستمرة له.

إنه يجب علينا أن نعمل سوياً لتأكيد أن هذه الأحوال ليست من سمات النقل البحرى للمستثمرين أو للمجتمع الدولى بصفة عامة.

***

محطات وأخبار

دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك

يتم تنفيذ مشروع دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك والثروة السمكية بمحافظة السويس على 7 سنوات، وذلك بعدما خصص الصندوق الإجتماعى للتنمية خمسة ملايين جنيهاً لهذا الغرض وسيتيح هذا المشروع إقامة 110 مشروعات توفر 300 فرصة عمل دائمة و 500 فرصة عمل موسمية.

مركز إقليمى للطوارئ البحرية

تم بمدينة الغردقة البدء فى إنشاء المرك[ز] الإقليمى للمساعدات المتبادلة والطوارئ البحري[ة] وذلك فى إطار بروتوكول التعاون الإقليمى للدو[ل] المطلة على البحر الأحمر بغرض مكافحة التلو[ث] بالزيت والمواد الضارة، وتقليل مخاطر الملاحة. وقد صرح المهندس ماجد چورچ وزير الدولة لشئون البيئة بأن هذا المركز يهدف إلى مجابهة التلوث، وتفعيل خطط الطوارئ الإقليمية، وإعداد وتنفيذ برامج التدريب بجانب التنسيق والإتصال مع دول الإقليم والمنظمات الدولية، وستشهد برامج وأنشطة الهيئة الإقليمية العام الجارى العديد من المشروعات والبرامج التى من أهمها برنامج الرصد البيئى للبحر الأحمر وخليج عدن الذى، بتكلف 5.5 مليون دولار، وإعداد مشروع إقليمى لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية بتكلفة تزيد على 700 ألف دولار.

ماجد چورچ

ميناء جديد ومنطقة صناعية

صرحت وكالة أنباء الإمارات بأن هناك خطط لمشروع إنشاء ميناء جديد ومنطقة صناعية فى منطقة الطويلة الواقعة على الطريق الذى يربط بين أبو ظبى ودبى، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى ثمانية مليارات درهم، وقد أشار الشيخ محمد بن زايد آل نهيان ولى العهد إلى أن هذا المشروع يأتى فى إطار الإستراتيجية الحالية للإمارة بهدف تطوير القطاعات الإقتصادية والصناعية والسياحية، وأكد الشيخ سعيد بن زايد آل نهيان رئيس دائرة الموانى البحرية بأن الميناء الجديد سيتم تصميمه وفقاً للمعايير العالمية لإستقبال البواخر العملاقة حيث يضم محطة لمناولة الحاويات وأرصفة لمناولة البضائع والسلع والحمولات الثقيلة.

إنهاء مشاكل المصدرين

أكد الدكتور أحمد درويش وزير الدولة للتنمية الإدارية على أن مشاكل المصدرين ستنتهى تماماً بالتعاون مع وزارة المالية ومصلحة الجمارك، وذلك من خلال موقع بوابة الحكومة الإلكترونية ومصلحة الجمارك على الإنترنت، ... إلى أن تطوير نظام السماح المؤقت عبر ... يأتى فى إطار خطة شاملة لتطوير الجمارك ...اتها التى تشمل نماذج شهادة الوارد 19ك ...شهادة الصادر 13ك م، وتسويات السماح ...انيفست الوارد، مما سيؤدى إلى إنهاء الإجراءات الجمركية فى 24 ساعة فقط.

د/ أحمد درويش

تفاقم مشكلة الإتجار فى البشر

جاء بالتقرير الذى أعدته منظمة العمل الدولية أن مشكلة الإتجار بالبشر تتفاقم على مستوى العالم بشكل خطير حيث بلغت الأرباح غير المشروعة الناتجة عن الإتجار بالعمالة القسرية أكثر من 32 مليار دولار سنوياً منها 28 مليار دولار نتيجة الإتجار بالبشر، وقد أشار التقرير إلى وجود 12.3 مليون ضحية للعمل القسرى فى العالم تم تهريب 2.45 مليون منهم للإتجار بهم معظمهم من النساء والأطفال.

قمر صناعى تركى للتجسس

تستعد تركيا لطرح مناقصة لإطلاق قمر صناعى خلال العام الجارى لأغراض التجسس وجمع المعلومات بعدما زادت الأزمات بمنطقة الشرق الأوسط، هذا وقد تقدمت عدة دول من بينها روسيا بمقترحاتها لإنتاج هذا القمر.

الموانى المصرية إلى أين..؟؟

لموانى هى نقاط الإتصال الأساسية فى التجارة الدولية والأداء الإقتصادى للموانى ذو تأثير على الأداء الإقتصادى للدولة وتهدف مصر لى التأكد من أن شبكة الموانى الوطنية تسهم فى دعم الإقتصاد القومى والمكانة الدولية لمصر. ولذلك إهتمت الدولة بالموانى وتطويرها لتكون قادرة على المنافسة ولقد بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من 82/1993 حتى 2004/2003 5.6 مليار جنيه هى تعادل حالياً بأسعار عام 2003/2002 9.7 مليار جنيه حيث تم إنشاء موانى جديدة فى الدخيلة ودمياط ونويبع وشمال السخنة وشرق بورسعيد وإنشاء أرصفة جديدة فى موانى الإسكندرية وسفاجا وشرم الشيخ ومحطات للحاويات بكل من موانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد ولقد إرتفعت طاقة الموانى من 25 مليون طن فى عام 1981 لتصل الآن إلى أكثر من 60 مليون طن.

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

ونعرض فيما يلى الأداء الإقتصادى للموانى (الإسكندرية – دمياط – بورسعيد – البحر الأحمر).

* إرتفعت البضائع المتداولة بالموانى من 59.018 مليون طن فى عام 2002/ 2003 إلى 64.583 مليون طن فى عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 9.4% حيث إنخفضت الواردات من 37.905 مليون طن عام 2003/2002 إلى 37.796 مليون طن فى عام 2003/ 2004 بنسبة نقص قدرها 0.3% فى حين إرتفعت الصادرات من 21.113 مليون طن فى عام 2003/2002 إلى 29.122 مليون طن فى عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 37.9%.

وإنعكس ذلك على إيرادات النشاط الجارى بالموانى حيث إرتفعت من 617.2 مليون جنيه إلى 849.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 37.6%.

ولقد إستأثرت هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 55.3% من حجم التداول فى عام 2004/2003 مقابل 56.7% فى العام السابق وأن إيراداتها الجارية بلغت نسبتها 45.4% فى عام 2004/2003 مقابل 51.1% فى العام السابق وتأتى هيئة ميناء دمياط فى المرتبة الثانية من حيث حجم التداول بنسبة 23.7% مقابل 18.4% فى العام السابق وتأتى إيراداتها الجارية فى المرتبة الثالثة بنسبة 18.8% مقابل 15.1% فى العام السابق، وتأتى موانى البحر الأحمر فى المرتبة الثالثة من حيث حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% فى العام السابق بينما تأتى فى المرتبة الثانية حيث الإيرادات الجارية بنسبة 25.5% مقابل 24.7% فى العام السابق.

* وبالنسبة إلى الإستخدامات الجارية فقد بلغت 899.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 45.7% من فعلى العام السابق وقدره 617.5 مليون جنيه وبلغت نسبة الزيادة أقصاها فى هيئة ميناء بورسعيد حيث بلغت 164% وفى هيئة موانى البحر الأحمر 42% وترجع هذه الزيادة إلى تحملها أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة حيث تحملت الأولى بفوائد بلغت فى عام 2004/2003 218.3 مليون جنيه بزيادة قدرها 157.9 مليون جنيه عن العام السابق وترجع الزيادة فى الثانية إلى إرتفاع الإهلاك من 64.1 مليون جنيه إلى 85.5 مليون جنيه وكذلك الفوائد من 75.4 مليون جنيه إلى 115.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 53%.

* ولقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية حجم تداول بلغت نسبته 55.3% من إجمالى المتداول وبلغت نسبة إيراداتها الجارية 45.4% من إجمالى الإيرادات الجارية وبلغت نسبة إستخداماتها 31% من إجمالى الإستخدامات الجارية مقابل 56.7%، 51.1%، 44% فى العام السابق على الترتيب، وفى حين حققت هيئة ميناء دمياط 23.7% من حجم التداول الكلى وبلغت إيراداتها 18.8% من إجمالى الإيرادات وإستخدمت 14.9% من إجمالى الإستخدامات لعام 2004/2003 مقابل 18.4%، 15.1%، 14% فى العام السابق على الترتيب بينما حققت هيئة موانى البحر الأحمر 15.7% من حم التداول وحصلت على 25.5% من الإيرادات الجارية وإستخدمت 25.7% من الإستخدامات الجارية مقابل 19.5%، 24.7%، 25.7% على الترتيب وفى المركز الأخير حققت هيئة ميناء بورسعيد حجم تداول بلغت نسبته 5.3% وحصلت على إيرادات بلغت نسبتها 10.3% واستخدمت 28.4% من إجمالى الإستخدامات الجارية وهى نسبة مرتفعة مقارنة بما حققته من تداول وإيرادات وذلك مقابل 5.4%، 9.1%، 15.6% فى العام السابق على الترتيب.

* وقد حققت هيئة الموانى عجزاً جارياً بلغ 50134.4 ألف جنيه فى عام 2004/2003 مقابل عجزاً جارياً قدره 221.7 ألف جنيه فى العام السابق حيث حققت هيئتا الإسكندرية ودمياط فائضاً بلغ 133 ألف جنيه مقابل 50.8 مليون جنيه فى العام السابق بينما حققت هيئتا بورسعيد والبحر الأحمر عجزاً جارياً بلغ 183.1 مليون جنيه مقابل 51 مليون جنيه فى العام السابق.

وبإضافة فائض أو عجز التحويلات إلى العجز الجارى فإن العجز النهائى يرتفع إلى 152.4 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 مقابل عجز نهائى قدره 28.5 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 434.7%.

حيث حققت هيئتان ميناء الإسكندرية ودمياط فائضاً نهائياً قدره 85.9 مليون جنيه عام 2004/2003 مقابل فائض نهائى قدره 57.5 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 49% بينما حققت هيئتا ميناء بورسعيد وموانى البحر الأحمر عجزاً نهائياً قدره 238.2 مليون جنيه مقابل 86.1 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 176.8% ويرجع ذلك إلى تحمل هيئتى بورسعيد والبحر الأحمر أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وشمال السخنة.

وحتى تظهر النتائج الحقيقية للتشغيل بالموانى فإن الأمر يتطلب فصل الأعباء الإستثمارية لإنشاء الموانى عن التشغيل وتضمين هذه الأعباء ضمن ميزانية ديوان عام وزارة النقل – قطاع النقل البحرى حيث أنه ليس من مسئولية هيئات الموانى إنشاء موانى جديدة.

ونظراً لأن الإهلاك والفوائد تبلغ قيمتها 689.7 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 مقابل 469.9 مليون جنيه فى العام السابق وبإستبعادها من الأستخدامات فإن العجز النهائى الذى تحقق السابق ذكره يتحول إلى فائض نهائى قدره 537.4 مليون جنيه فى عام 2004/2003 مقابل فائض نهائى قدره 441.4 مليون جنيه وبذلك فإن نسبة الربح تصير 63.3% مقابل 71.5% فى العام السابق.

* إن نسبة التشغيل (الأستخدامات الجارية / الإيرادات الجارية)% بلغت فى عام 2004/2003 105.9% مقابل 100.04% فى العام السابق وهى نسبة مرتفعة فى العامين وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل فى الموانى أو بمعنى آخر فإنها توضح تكلفة الحصول على الإيراد ومن المفترض أن تكون نسبة التشغيل أقل من (70% – 75%) ويرجع أرتفاع نسبة التشغيل إلى تحمل الموانى بأعباء إنشاء الموانى فى الدخيلة وشرق بورسعيد وشمال السخنة.

ولكى نعرف كفاءة العمل الروتينى اليومى بهيئات الموانى فإن نسبة العمل هى التى تحدد تلك الكفاءة وتحصل عليها بإستبعاد الإهلاك والفوائد من الإستخدامات الجارية نسبة العمل (الإستخدامات الجارية – الإهلاك والفوائد)/ الإيرادات الجارية.

ونسبة العمل تبلغ حينئذ 24.7% فى عام 2004/2003 مقابل 23.9% فى العام السابق ومن المفترض أن تكون هذه النسبة أقل من (50% – 60%) مما يوضح كفاءة العمل الروتينى اليومى بهيئات الموانى.

* مستحقات هيئات الموانى لدى العملاء تبلغ 659.7 مليون جنيه فى عام 2003/ 2004 مقابل 606.3 مليون جنيه فى العام السابق وتبلغ فترة التحصيل 283 يوماً مقابل 359 يوماً فى العام السابق وهذه المستحقات لدى هيئات حكومية وشركات خاصة وعامة.



التوصيات:

1- لا يجب أن تتحمل هيئات الموانى بالأعباء الإستثمارية لإنشاء الموانى مثل الإهلاك والفوائد حيث أن مسئولية الموانى هى تشغيل الميناء وإن كان يلزم أن تتحمل برسوم مقابل إستخدام البنية الأساسية للموانى وأن يتم معالجة الإهلاك والفوائد فى ميزانية قطاع النقل البحرى.

2- ضرورة تصفية مستحقات هيئات الموانى لدى العملاء وذلك بإدراج قيمتها فى موازنات الجهات الحكومية وعدم التصرف فيها وتحويلها إلى هيئات الموانى وكذلك عدم تركها لدى القطاع الخاص وفى حالة تأخر السداد يلزم فرض فوائد عليها فليس من المعقول أن يكون رأس المال العامل لهيئات الموانى بالسالب وقدره 526.8 مليون جنيه مقابل 409.2 مليون جنيه فى العام السابق ويكون لها مستحقات لدى العملاء تفوق هذا القدر

3- إن الموانى تحتاج إلى إستثمارات كبيرة لتطويرها ورفع كفاءتها وحتى تكون هيئات الموانى مستقلة فى تمويلها عن ميزانية الدولة فإنه ينبغى أن تتبعها شركات الحاويات التابعة حالياً لوزارة الإستثمار فمنذ الثمانينيات تم تطوير الموانى بإنشاء شركات الحاويات بها حيث تم إنشاء شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بميناء الإسكندرية بمساهمة قدرها 40% منها ومساهمة شركات النقل البحرى بنسبة 55.35% والباقى 4.65% للقطاع الخاص وأنشئت أيضاً شركات بورسعيد لتداول الحاويات بمساهمة قدرها 38.53% من هيئة ميناء بورسعيد وشركات النقل البحرى بنسبة 61.1% والقطاع الخاص بنسبة 0.37% كما تم إنشاء شركة دمياط لتداول الحاويات بمساهمة 25% من هيئة ميناء دمياط وشركات النقل البحرى بنسبة 65.052%، 9.948% للقطاع الخاص وكانت العلاقة بين هيئات الموانى وشركات الحاويات على أساس أن الجميع يتبع وزارة النقل (زيتنا فى دقيقنا) ولقد حققت شركات الحاويات فائضاً نهائياً بلغ 213.3 مليون جنيه بعد سداد ضرائب داخلية قدرها 103.7 مليون جنيه فى عام 2004/2003 ولذلك فإن من اللازم أن يتم نقل تبعية هذه الشركات لهيئات الموانى أو أن تقوم هيئات الموانى بأعمال الشركة القابضة لشركات الحاويات المتواجدة بها حتى يتم الإستفادة من هذا التمويل فى وجهه الصحيح بدلاً من إهدار هذه الفوائض فى تدعيم الشركات الخاسرة أو لإعادة هيكلة شركات لا طائل من ورائها أو لتمويل المعاش المبكر، وإذا تعذر نقل تبعية هذه الشركات إلى هيئات الموانى فإنه يلزم أن تتغير العلاقة بينهما لتكون على أساس تجارى حيث تتحمل شركات الحاويات بكافة التكلفة التى تتحملها هيئات الموانى من الساحات والأرصفة وغيرها لتكون الفوائض التى تحققها شركات الحاويات واقعية وليست على أساس تدنى ما تتحمله من تكاليف لهيئات الموانى وبذلك فإنه يلزم إعادة النظر فى العلاقة بين مستخدمى الموانى سواء قطاع عام أو خاص وهيئات الموانى بحيث تكون العلاقة متوازنة ولا يكون هناك تميز بين المستخدمين وتطبيق الأسس التى طبقت فى الموانى الجديدة.

4- لقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنظومة النقل حيث أصبح مركزاً إقتصادياً متكاملاً يشمل كثير من الأعمال ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخزين والنقل وغير ذلك من الخدمات ولذا فإنه يلزم إعادة بناء مجتمع الميناء على أساس تجارى وأن يرتبط تخطيطه بالأنشطة التسويقية ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إقتصاديات الموانى ذو العقلية التجارية وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط بسلسلة النقل وأن يتحول إلى مركز لوجستى أى يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المناسب بالشكل المناسب وفى الوقت المناسب وبالتكلفة الأقل (Four Rights) .

معدلات قياس الأداء لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر يناير 2006

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		متوسط العمل الجمركى	متوسط عمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشأن	الإجمالى	مادة أولى	أخرى		
المركز الجمركى المتطور	647	1.24 ساعة	22.5 ساعة	46.96 ساعة	70.7 ساعة	645	2	-	-
الإدارات المركزية التابعة	9759	1.14 يوم	1.26 يوم	1.37 يوم	3.87	7573	2186	49	10

تحية شكر و وسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة لسيادة اللواء/ جلال فهمى عبد الوهاب - رئيس هيئة ميناء الإسكندرية سابقاً.

نسطر عن رجل معدنه من أنفس معادن الرجال أحد رجال الجيل العظيم الذى رد إلى مصر العزة والكرامة فبقلبه الوطنى دائماً يفكر فى بلده وموقعه السابق حتى وإن لم يكن المسئول وقتها فمنذ كان رئيساً للقاعدة البحرية بالإسكندرية ومن موقعه كان يلاحظ عدد كبير من السفن يزداد على المائة سفينة تنتظر تفريغ حمولتها وما لذلك من أثر سلبى كبير يتمثل فى زيادة التكاليف عن كل طن / شحنة بصورة كبيرة جداً يتحملها الوطن والمواطنين فى غرامات التأخير، حيث أن هذه الفترة واكبت الإنفتاح الإقتصادى بمصر وإعادة بناء كبيرة للإقتصاد الوطنى بإنفتاحه على العالم لذا فور توليه مسئولية رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية فى مايو 1978 كانت أمامه الصورة واضحة من حسه الوطنى فكان من فكر سيادته لابد من عمل إجراءات سريعة تحددت فى الخطة العاجلة :

1 - زيادة عدد أرصفة ومرابط السفن وتجهيزها بسرعة مما أدى إلى إستيعاب أكبر عدد من السفن

2 - تلاحظ أن السفن التى لا يمكن عملها على المخطاف يمكن إستبدالها بأخرى تمكن من العمل على المخطاف كالخشب وحديد التسليح وكانت هذه الفكرة مردودها رائعاً جداً حيث أمكن تفريغ 4000 طن يومياً وتعد عشرة أضعاف مما كان يفرغ على الأرصفة

3 - إستصدار القرار رقم 106 والذى يسمح بالتفريغ على مخطاف للقطاع الخاص وزادت شركات الشحن والتفريغ بمناسبة صدور هذا القرار حتى أصبح عددها 22 شركة وما تملكه من قدرات بشرية ومعدات رفعت طاقة التاريخ إلى 10 مليون طن سنوياً .

● **الخطة الآجلة:**

إستقدام بيوت خبرة من اليابان وإنجلترا وفرنسا وأمريكا ليضع خطة تطوير ميناء الإسكندرية وجاءت الدراسة بتطوير بسيط داخل ميناء الإسكندرية ورسموا ميناء الدخيلة وتعد الطريقة الفرنسية أرخصهم تكلفة والتى كانت تهمنا بمصر وعرضت دراسة على مموليِن من بينهم البنك الدولى الذى إشترت التمويل بدون عمل ميناء دمياط الذى كان يهم مصر جداً حيث وقتها لا يوجد سوى ميناءى الإسكندرية وبورسعيد من جهة الشمال لذا تم اللجوء إلى الشركات المصرية لتنفيذ ذلك بتكاليف توزع على 3 أقساط الأول منها سدده مصنع حديد الدخيلة والثانى والثالث هيئة ميناء الإسكندرية.

مر من الزمان ما زاد على الربع قرن على بداية تطوير ميناء الإسكندرية وبداية فكرة إنشاء ميناء الدخيلة وهو ينظر الآن بسعادة بالغة على ما وصل إليه الميناءين من معدلات التشغيل العالمية لبواخر ملاك السادة موكليه حيث يقوم سيادته وأبنائه بالوكالة عنها بسعادة ورضا على ما قدمه لبلده.

فتحية لهذه الشخصية المصرية ذات الرؤية الثاقبة والحس الوطنى العالى والذى به نشكر الله تعالى عليه فى وجوده فى العديد من القيادات البحرية والملاحية المعاصرة.

محاسب/ إبراهيم شلبى



حوار مع المستقبل

منذ نشأة مدينة بورسعيد بمينائها عالمى الموقع والمكانة والأهمية العالمية وهى تعد شخصية بارزة التأثير فى عائلة الموانى الدولية. وعلى ذلك فإن إقتصاد المدينة على مستوى جميع القطاعات الإقتصادية المصرية كان يعد تفعل الوزن والتأثير إقتصاديا إستثنائيا لأنه كان على الدوام إقتصادا إنتاجيا من الطراز الأول فلم يكن يألف البطالة ولم يلبد يعرف الرقود ولم يكن بينه وبين العطالة أى نوع من المودة ومع أن مدينة بورسعيد ظلت أهم بكثير من كونها ميناء إلا أن كونها ميناء ظل يمنحها على الدوام أهمية ذات طبيعة خاصة. حيث إستمرت تستمد ثقلها الإقتصادى من تفاعلات وتطورات الميناء فى بيئة دولية تعد التجارة المنقولة بحرا فيها هى أبرز الأنشطة العالمية. وفيما تلا ذلك من مراحل ولأسباب تتعارض مع المنطق لم يلق الميناء الإهتمام الذى مكث على مدار عقود يمثل بالنسبة له قوة دافعة ساعدته على أن ينمو ويتقدم ويحتفظ بموقعه على خرائط الموانئ العالمية الأساسية وكان ذلك ردة باهظة التكاليف والأعباء تحملتها المدينة والميناء حيث خرج من السباق الذى كان يحتل موقعا متقدما فيه. وبالتالى دفع الإقتصاد القومى فاتورة هذه الخسارة التى يعانى منها حتى الآن.

بقلم/ سمير معوض
المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة سابقاً

فالنظر إلى الميناء بحسبانه مجرد قطاع إقتصادى شأنه شأن القطاعات الإقتصادية الأخرى داخل القطر المصرى هو فى حقيقة الأمر الذى أفضى إلى حدوث تشوشات وتشوهات فى بنية الإقتصاد الكلى للمدينة. التى بدت وكأنها قاطرة تتحرك بثبات وإطراد إلى الأمام ثم على حين فجأة أصابت آلتها المحركة أعطال وعطب أوقفها دون حراك فهناك تساؤلات ذات مغذى تؤرق الفكر الإقتصادى وتبحث فى إلحاح عن لماذا توقف ميناء بورسعيد عن إستغلال موارده الحقيقية وعناصر تميزه فى تنمية قواه الإنتاجية التى كانت تقدم للأسواق التجارية البحرية الدولية أهم منتج عرفه الإقتصاد وهو المنتج الخدمى اللوچستى الذى يقدم أعظم الفرص لتحقيق مستويات من التنمية والنمو كما يقدم أعداداً كبيرة من الوظائف وتدفقات ضخمة من الدخول والعوائد والفوائض المالية والفنية والإدارية.

لقد أثبت الأحداث والوقائع التاريخية والعملية أن ميناء بورسعيد حينما كان يتراجع خطوة واحدة إلى الوراء كانت المدينة برمتها تتقهقر مائة خطوة إلى الوراء. فالمدينة هى جسد الكيان الإقتصادى والإجتماعى والميناء هو روح هذا الكيان. فعلى إمتداد مائة وستة وثلاثين عاماً هى عمر المدينة لم يحدث أى إنفصام ما بين هذا الجسد العبقرى والروح الفذ برغم أنهما معاً مرا بظروف وأحداث عميقة التأثير على البيئة العالمية والإقليمية والمحلية غير أن ذلك قد حدث بالفعل منذ أن أغلقت قناة السويس فى العام 1967 وإستمر ذلك حتى العام 1975 العام الذى أعيد فيه فتح المجرى الملاحى الدولى أمام أساطيل السفن التى كانت قد أعتادت خلال هذه الفترة على الدوران حول رأس الرجاء الصالح. وقد نتج عن ذلك عدة عواقب لم يكن من السهل فيما بعد الإدلال من أثارها الضارة بإقتصاد المدينة أولها أن الشركات الكبرى الدولية المالكة لأساطيل السفن بالتحالف مع ترسانات صناعة السفن فى العالم قد خططوا لبناء سفن ضخمة بوسعها أن تستغنى عن المرور فى قناة السويس التى كان إغلاقها المتكرر يمثل تحديات صعبة أمام الإقتصاد البحرى لمجموع دول العالم المستخدمة لها. وثانيها أن الميناء خلال هذه الإغلاقات المتكررة كان يمضغ الحصرم بسبب أن القناة كانت لا تقدم له سوى التوقف وتعطيل أنشطته وتوقف طاقاته الإنتاجية. ثالثها أن المدينة صارت بفعل ذلك مدينة غير جاذبة للإستثمارات المحلية والدولية لأنها باتت تعانى من الكوارث الإقتصادية المترتبة على تذبذب مجموعات الأنشطة الإقتصادية فيها.

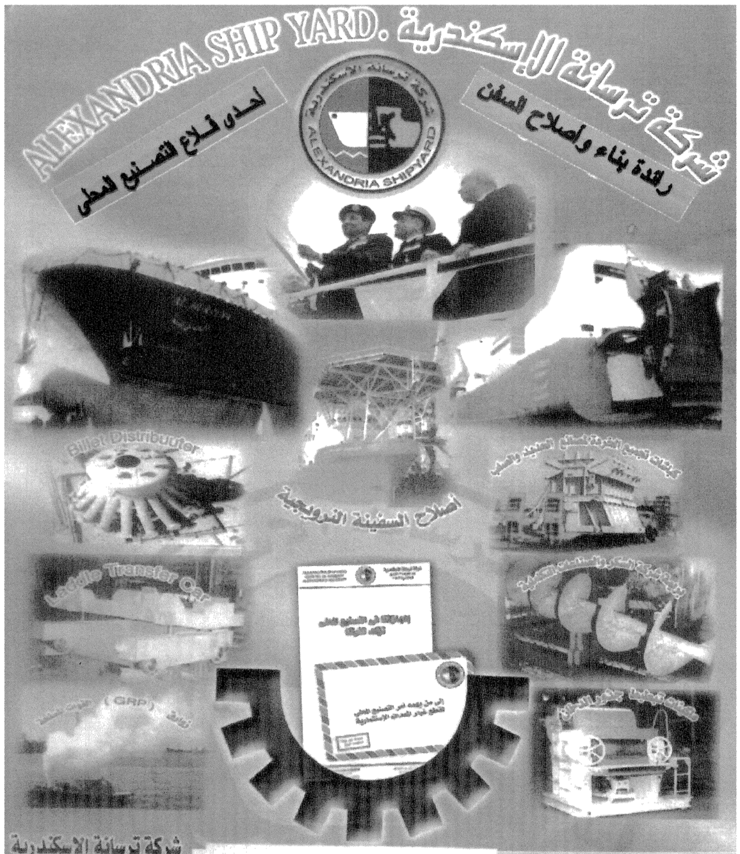
ومن المفارقات التى تستدعى قدراً من التأمل الذى يتردد ما بين الحيرة والدهشة أنه فى ذات الوقت الذى كان يتراجع فيه ميناء بورسعيد بمعدلات ملحوظة إلى الخلف كانت هناك موانئ أخرى لم يكن لها فى الأصل وجود تنشأ بقوة على خرائط العالم لتحل صكوك عضوية نوادى الموانئ العالمية التى تحتل مراكز متقدمة على قائمة التطور. والمثال الأول على ذلك هو ميناء شنغهاى الذى كان فى الأصل قرية لصيادى الأسماك تقع جنوب الصين على حافة المحيط الهادى ثم تحولت إلى أهم الموانئ فى الصين ومن بين أهم الموانئ فى جنوب شرق أسيا وأحتل فى العام 1994المرتبة الثانية والعشرين من بين الموانئ الثلاثين الأكثر تداولاً للحاويات على مستوى العالم هذه الأرقام إرتفعت بعد ذلك بدرجات أكبر بمراحل عما كانت عليه فى ذلك العام والمثال الثانى هو ميناء دبى الذى لم يكن من ضمن الموانئ الهامة فى ميدان التجارة الدولية ثم سار من الموانئ التى لها موقع متميز ما بين هذه الموانئ بحيث جاء ترتيبه فى العام 1994 الرابع عشر بين الثلاثين ميناء الأكثر تداولاً للحاويات على مستوى العالم. وإزاء ذلك لم يكن ميناء بورسعيد يملك القدرات التنافسية التى تدفع به لينافس هذه الموانى السجلات العملية والتاريخية تثبت أن ميناء بورسعيد كان ميناء بضائع محورى كما كان ميناء سياحى مركزى وإلى جانب ذلك تعددت محاور أنشطته لتشمل محطة تزويد السفن بالوقود والتموينات وكذلك كان يعد ميناءً أساسياً فى منطقة شرق البحر المتوسط للقيام بمهام تطقيم السفن بالبحارة وأيضاً كان يمثل قاعدة بحرية لإصلاح وصيانة السفن.

وفى الوقت الذى كانت فيه كثير من الموانئ القديمة والناشئة تلقى بقفاز التحدى فى وجه التطورات بحثاً عن الفرص التى تدخلها فى مضمار السباق مع الآخرين وضعت العراقيل البيروقراطية والفنية والإقتصادية أمام ميناء بورسعيد الذى إستسلم تحت وطأة هذه الظروف القاهرة ورضى أن يغادر مضمار السباق ليقبع فى مؤخرة هذه التفاعلات فعلى الرغم من أن صناعة السفن فى ميناء بورسعيد وغيره من الموانئ المصرية كانت تسبق صناعة السفن فى كوريا الجنوبية والصين حتى نهاية الستينات من القرن العشرين فإن هذا التقدم توقف فجأة ليترك لهذه البلدان فرصة إحراز أشواط واسعة فى هذه الصناعة بحيث كانت أبرز ترسانات صناعة السفن الأكثر تقدماً فى العام 1992 لا تضم أياً من الموانئ المصرية. وكانت الدول التى سبقتنا فى هذا المجال هى بالترتيب اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان وألمانيا والدنمارك وإيطاليا والصين وأسبانيا وكوروانيا والبرازيل وبولندا والمملكة المتحدة ورومانيا. هذه الصناعة الحيوية المنتعشة تدر على هذه الأقطار مليارات الدولارات كل عام. كما أن هذه الصناعة من الناحية التكنولوچية كانت سبباً مباشراً وغير مباشر فى نمو وإزدهار كثير من الصناعات المكملة والمغذية التابعة لها.

وقد أساءت سياسة الباب المفتوح إقتصادياً التى نشأت عنها المنطقة الحرة فى بورسعيد إساءة بالغة إلى مجمل الركائز والمحاور الإقتصادية فى الميناء وفى المدينة على حد سواء. فلم تكن المدينة بحكم الخبرات العملية السابقة مهيئة للإندماج العشوائى فى نظام إقتصادى كان فى الأساس يقوم على مفاهيم الإقتصاد الكومبرادورى الذى فحواه المسرة والوساطة والبحث عن التربح بأقصر الطرق وأسرع الوسائل دون أن تكون هناك رؤية محددة لطبيعة التفاعلات الصحيحة للأنشطة المولدة للنمو الحقيقى والتراكمات الرأسمالية التى تحمى سير المجتمع من السقوط فى هوة الإنزلاق إلى المقامرة العاجلة على حساب المستقبل الذى يحقق أهم شروط التنمية المستدامة التى تضع الإقتصاد بكل أنشطته ومحاوره فى الميناء والمدينة على الطريقة السليمة التى عرفتها الإقتصادات التى حققت تنمية مستندة إلى حسابات دقيقة تراعى متطلبات الحاضر وتتجاوب مع حسابات المستقبل.

أوجه القصور التى ظلت تعانى منها المدينة والميناء نتجت فى الواقع فى غضون ثلاثة مراحل تعاقبت على نحو شكل ضربات قاسمة للبنى والأسس التى شيدت عليها آليات الإقتصاد فى المدينة والمرحلة الأولى بدأت فى العام 1956 حينما قامت الحكومة بتمصير الإدارة فى القطاعات الإقتصادية الأمر الذى أحدث موجات تفريغ للخبرات والمهارات الإدارية والفنية فى عدد من قطاعات الأنشطة المينائية فى المدينة وحين توقفت هذه المهارات التى كانت تنتمى إلى الجاليات الأجنبية كان هذا بمثابة نزف لرءوس الأموال المعرفية التى كانت المدينة والميناء فى مسيس الحاجة إليها. وجدت المرحلة الثانية فى العام 1961حينما تم تأميم القطاعات الإقتصادية المصرية والأجنبية التى نتج عنها إفراغ العصب الإقتصادى المينائى من كل القوى الفاعلة صاحبة الخبرات العريضة والعميقة التى هاجرت على الفور إلى موانئ أخرى لتكون فيها مولدات القوى لعمليات تطوير وتقدم حرم منها بورسعيد وجاءت المرحلة الثالثة فى العام 1967 حين أغلقت قناة السويس إغلاقاً تاماً من الشمال والجنوب ليدخل ميناء بورسعيد فى غيبوبة لم يفق منها حتى الآن إلا إفاقة جزئية جعلته مثل الطائر الجريح الذى يحاول التحليق بجناح واحد.

وفى الحقيقة لم تقدم المنطقة الحرة للمدينة أو الميناء سوى بريق خادع يوهم بأنها العلاج الناجح لمشكلات التراجع الإقتصادى الذى عانت منه المدينة. فقد إنتقلت للأنشطة الإقتصادية غير المنتجة إلى المدينة التى إنغمست فى التجارة إلى الحد الذى جعل كثيراً من المفاهيم تؤمن بأن هذه الأنشطة من الممكن أن تكون عوضاً عن الأنشطة الحقيقية المنتجة للثروة والنمو فى الميناء وكان ذلك مثل الفجر الخادع الذى لم يسفر إلا عن مزيد من التعقيدات والعلل التى لا زالت المدينة تشكو منها ويبدو أن البوره منها لا يدخل فى باب الأمور التى يمكن تحقيقها بيسر وسهولة فما زالت المدينة تشكو إفتقارها إلى جهابذة الإقتصاديين الذين كانوا فى الماضى هم الذين يتولون شئون صناعة النجاح وحماية هذا النجاح من عوادى وعوائل سماسرة البحث عن تنويل الإقتصاد فى المدينة إلى بقرة حلوب تدر لهم ولهم وحدهم كل الثروات.



شركة ترسانة الإسكندرية ALEXANDRIA SHIP YARD.
احدى قلاع التصنيع المحلى
رائدة بناء وإصلاح السفن
ALEXANDRIA SHIPYARD
Billet Distribuuter

آخر أخبار هيئة قناة السويس

قرار جمهورى بمد خدمة السيد الفريق/ رئيس الهيئة

أصدر الرئيس محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية قراراً بمد خدمة السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس لمدة سنة إعتباراً من 2006/1/1 وقد بعث السيد الفريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة ببرقية شكر وعرفان وتقدير للسيد/ رئيس الجمهورية على ثقته الغالية فى رئاسة هيئة قناة السويس وتنمية مواردها خلال عام 2005 بأكبر إيراد حققته قناة السويس منذ الإفتتاح الأول عام 1869م.

أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس

أصدر السيد الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء القرار رقم 2047 لسنة 2005 بتعيين أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس، وهم السادة:

* المهندس/ فتحى محمد العسيرى عضو بمجلس الإدارة.
* المهندس/ السيد زكريا الساعاتى عضو بمجلس الإدارة.
* المهندس/ أحمد يوسف الطوخى عضو مجلس الإدارة
* المهندس/ ماجد فوزى أبو زيد عضو مجلس الإدارة.
* المهندس/ محمد محمود محمد الزيات عضو مجلس الإدارة.

كما صدرت قرارات السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أرقام 385، 386، 387، 388، 389 بتعيينهم أعضاء بمجلس إدارة الهيئة، وذلك إعتباراً من 2005/12/20

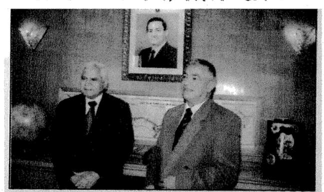
من إنجازات شركة القناة لأعمال الموانى خلال عام 2005

قامت الشركة خلال هذا العام بتسليم حوالى 25 عملية بقيمة إجمالية 212 مليون جنيه، وجارى تسليم عدد/ 6 عمليات خلال أيام بقيمة إجمالية حوالى 67 مليون جنيه لتصبح القيمة الإجمالية [الأعمال التى تم تسليمها - الأعمال الجارى تسليمها] بقيمة إجمالية قدرها 279 مليون جنيه.

قناة السويس تحقق أعلى إيراد سنوى خلال عام 2005

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن القناة حققت خلال عام 2005 أعلى إيراد سنوى لها منذ الإفتتاح الأول بلغ 3.457 مليار دولار بزيادة 12.3% عن عام 2004، وذلك نتيجة عبور 18242 سفينة - حمولاتها الصافية 672.24 مليون طن.

كما أرسل الفريق/ فاضل برقية تهنئة للسيد/ رئيس الجمهورية، والسيد/ رئيس الوزراء بمناسبة عيد الأضحى المبارك ولمساندتهما ودعمهما المستمر لقناة السويس



إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الأرشاد بالإسماعيلية السيد/ سفير بنما الجديد بالقاهرة، وفى اللقاء تم بحث سبل التعاون بين قناة السويس وقناة بنما، ومن المعروف أن قناة السويس ساهمت فى نقل خبرتها لإدارة القناة ومساعدتها فى إعداد لائحة الملاحة بقناة بنما.



سفينة الحاويات الضخمة(MSC CHICAGO) تعبر قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى بلجيكا، وتبلغ حمولتها الكلية 113557 طن.



ناقلة جزر المارشال (SAMCO ASIA) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة 305500 طناً.





شعبة خدمات النقل الدولى

الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية

القرار الوزارى رقم 10 لسنة 1990

السادة الأفاضل/ أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى

تحية طيبة وبعد،،،

عقدت اللجنة الإستشارية لتسيير التجارة المكونة من (المعونة الأمريكية - الإتحاد الأوروبى - مجتمع الأعمال) إجتماعها الشهرى يوم 2006/2/12 بالغرفة التجارية ببورسعيد بحضور السيد الأستاذ/ محمد المصرى - رئيس الغرفة ونائب رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية والسيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك وممثل عن الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وعرض مشاكل المتعاملين معهم.

وقد إستعرض السيد الأستاذ/ رئيس مصلحة الجمارك الموضوعات التالية:

*خطة عمل الجمارك لإعادة تنظيم الهيكل التنظيمى للمصلحة لتحديد إحتياجاتها من العاملين عام 2006 وخطة تدريب العاملين وإستكمال إدخال التكنولوجيا الحديثة ليكون بالجمارك مستودع بيانات لجميع الجهات ولتصبح الجمارك مصدر البيانات الوحيد.

* التركيز على المحاور التالية:

1 - العامل البشرى :

تغيير فكر العاملين بالجمارك بالتدريب المستمر

2 - البيئة التشريعية :

تعديل التعريفة الجمركية بصفة مستمرة وتخفيض الفئات الجمركية لمعالجة التشوهات الموجودة بالتعريفة.

صدور اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك وتعديل قانون الإعفاءات الجمركية وقانون الجمارك.

3 - التكنولوجية الحديثه :

التعاقد مع شركات متخصصة فى تكنولوجيا المعلومات لتوفير وقت الإفراج عن البضائع وإعطاء النتائج المطلوبة.

4 - التنسيق

مع جميع الجهات العاملة بالميناء للقضاء على التعارض فى العمل

5 - التعامل

بين رجل الجمارك وصاحب الشأن بشفافية ووضوح نظراً لأن صاحب الشأن هو دافع الضريبة وهو المستورد وهو المصدر ويجب أن يعامل على هذا الأساس وهدف قيادات الجمارك هو ترسيخ هذا الفكر لدى جميع العاملين بالمصلحة لأن الهدف هو تطوير الإقتصاد القومى للدولة

رئيس لجنة الجمارك و الضرائب
عضو مجلس الادارة
عبد العال غلى

السادة الأفاضل/ أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى

تحية طيبة وبعد،،،

نظمت الغرفة التجارية بالإسكندرية بالإشتراك مع الأهرام الإقتصادى وبحضور السيد الأستاذ/ حسنى جاد رئيس مصلحة الضرائب العامة ونخبة من قيادات الوزارة وأساتذة الجامعات والمحاسبين المؤتمر الضريبى وذلك يوم 2006/2/15 حضره أكثر من 1500 مدعو من الشركات والتجار ورجال الأعمال (تحت رعاية معالى الأستاذ الدكتور/ وزير المالية)

وقد أكد السيد/ رئيس مصلحة الضرائب العامة على النقاط التالية:

* بصدور القانون رقم 91 لسنة 2005 سوف تنتهى مشاكل الممولين ومصلحة الضرائب.

* سريان مفعول جميع الإتفاقيات التى وقعتها المصلحة مع الغرفة التجارية (32 إتفاقية).

* الربط الذاتى وهو قيام الممول بحساب إيراداته ومصروفاته وأرباحه على أن تسدد الضريبة من واقع إقراره بدون مناقشة ولا تستطيع المصلحة التغيير فى الإقرار إلا إذا كانت هناك مستندات مؤيدة لوجهة نظرها.

* سوف تقوم المصلحة بإختيار نسبة 20% من الإقرارات لفحصها طبقاً للمعايير التى وضعتها وزارة المالية.

* تم تقسيم الإقرارات إلى خمسة كالتالى:-

1 - الإقرار المجمع.
2 - الأنشطة الصناعية والتجارية.
3 - الأشخاص الإعتبارية.
4 - المرتبات والثروة العقارية.
5 - المرتبات والنشاط المهنى.

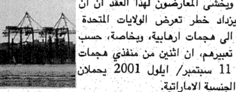
رئيس لجنة الجمارك و الضرائب
عضو مجلس الادارة
عبد العال غلى

تسليم مرافئ امريكية لشركة اماراتية يثير جدلا سياسيا

يزداد القلق في الولايات المتحدة حول عقد بمليارات الدولارات اعطى السيطرة على عدة مرافئ امريكية لشركة اماراتية

وانتقد العديد من السياسيين الامريكيين الذين ينتمون الى الحزبين الديمقراطي والجمهوري قرار ادارة الرئيس الامريكي جورج بوش في هذا الشأن لانها تجعل الولايات المتحدة عرضة الى الهجمات الارهابية.

وسيعطي العقد الموقع السيطرة على ستة من اكبر المرافئ الامريكية من بينها مرفأ نيويورك ومرفأ نيو جيرسي الى شركة دبي العالمية للمرافئ التي تملكها بالكامل دولة الامارات العربية المتحدة، وتبلغ قيمة العقد الموقع 6.8 مليار دولار امريكي وافقت عليه الحكومة الامريكية، ما اثار جدلا واسعا في الوسط السياسي.



ويخشى المعارضون لهذا العقد ان ان يزداد خطر تعرض الولايات المتحدة الى هجمات ارهابية، وبخاصة، حسب تعبيرهم، ان اثنين من منفذي هجمات 11 سبتمبر/ ايلول 2001 يحملان الجنسية الاماراتية.

ورفضت الحكومة الامريكية مخاوف المعارضين قائلة ان العقد تم التدقيق فيه وان شرطة خفر السواحل الامريكية ستبقى المسؤولة عن امن المرافئ.

ولكن التفسير الذي اعطته حكومة بوش لم يرض سياسيين كبار في الحزب الجمهوري الامريكي الذي ينتمي اليه بوش.

وطلب المنتقدون ان يتم التدقيق بشكل افضل في الشركة الامريكية وايجاد ضوابط لضمان عدم اختراقها من قبل تنظيم القاعدة الذي يتزعمه اسامة بن لادن.

في المقابل، يحضر الحزب الديمقراطي الامريكي مشروع قانون امريكي يمنع بيع ادارة المرافئ الامريكية الى حكومات اجنبية.



ميناء السخنة

Sokhna Port

يقع ميناء السخنة على بعد 40 ميل من محافظة القاهرة، والذى يعتبر "ميناء القاهرة" حيث أنه يعد البوابة، ليس فقط لعدد حوالى 16 مليون مستهلك من العاصمة المصرية، ولكن أيضاً من خلال النقل المتعدد الوسائط ونظام النقل بالسكك الحديد لسكان مصر البالغ حوالى 72 مليون نسمة شاملاً كل المدن الصناعية الكبرى والموانئ المصرية الأخرى فى البحر المتوسط، وبالتالى إمداد نقل سريع وكفء لكل أنواع الشحنات. كما أن الميناء يقع فى منطقة إستراتيجية مجاورة للمنطقة الإقتصادية الخاصة بالسويس وتمثل المعبر الوحيد للقاعدة التنموية الصناعية.

إن مفهوم ميناء السخنة يدور حول الإستفادة من الموقع المتميز لمصر فى طرق التجارة البحرية والموارد الطبيعية للدول من خلال مبادرة القطاع الخاص والنهضة فى تكنولوجيا المعلومات لخلق نموذج موحد وفريد Single Unified Platform يكون قادراً على تزويد عملاؤها بنقطة إتصال خاصة من أجل أقصى قدر من الكفاءة والإنتاجية.

إن النتائج الكاملة من تكامل إدارة الميناء، الهيئات الرقابية، خطوط الشحن، العملاء، المؤسسات المالية، الأمن فى وحدة معلومات واحدة وموحدة Single Unified Info-Structure Platform، تكمن فى الوصول إلى زمن العالمية International Container dwell time للتواجد فى الميناء.

وتستفيد الشركات التى توجد بالقرب من الميناء أو المنطقة الإقتصادية الخاصة بالسويس من المزايا التنافسية وهى تخص الموقع، والميناء، وقوانين الضرائب المناسبة، وتخفيض تكلفة النقل الداخلى، تقليل الزمن اللازم للتسويق من خلال تحسين زمن بقاء البضاعة فى الميناء Dwell time، والكفاءة فى إجراءات التعامل مع الهيئات الحكومية من ناحية الإستيراد والتصدير والخاصة بالمواد الخام والمنتجات تامة الصنع من خلال تنفيذ النموذج المتكامل وللوصول إلى أعلى عائد للإستثمارات.

مشروعات إستثمارية بميناء السخنة برأسمال يفوق المليار دولار أمريكى

إن إقامة ميناء السخنة كان سبباً مباشراً لتطوير موانى الإسكندرية ودمياط لأنه يستخدم فى كل خطواته الإجرائية تكنولوچيا الميكنة دون العامل البشرى.. وإن الميناء يوفر 24 مليون متر مربع مطلوب تطويرها وجذب الإستثمارات العالمية لأن هدفنا هو زيادة حجم التجارة العالمية التى تمر بمصر، وإننا خرجنا إلى النطاق العالمى من خلال حجم التجارة الذى يتداول حالياً بميناء السخنة.

وحتى الأن قد تم الإتفاق على إقامة 5 مشروعات كبيرة داخل ميناء السخنة تبلغ إستثماراتها تفوق المليار دولار ويوفر أكثر من 5000 فرصة عمل وذلك لتموين السفن بالمواد البترولية ومصفاة للسكر وصوامع للغلال ومصنع لإنتاج الماغنسيوم ومصفاة لإنتاج الديزل الحيوى.. بجانب أحدث مختبر (معمل التحاليل) لفحص العينات من جميع السلع والمواد الغذائية.

مشروع إنشاء مصفاه لتكرير البترول بقيمة إستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكى

تخطط مجموعة من المستثمرين المصريين والسعوديين والكويتيين لبناء مصفاه تكرير للبترول فى مصر بإستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكى وبطاقة تشغيل إنتاجية تقدر بـ 130 ألف برميل فى اليوم.

يتم حالياً دراسة إقامة المشروع بمنطقة السخنة شرقى القاهرة على ساحل البحر الأحمر وتقوم إحدى المؤسسات المالية الخاصة والتى لها خبرة تعامل سابقة بالمشروعات البترولية تعتبر من المؤسسين الرئيسيين للمشروع وسيكون لها نصيب محدود فى رأس المال.

الهيئة العامة للبترول (EGPB) سيكون لها مشاركة فعالة فى المشروع بنصيب حوالى 15% من رأس المال.

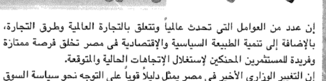
سوف يتم إنشاء المشروع على مساحة تقارب المليونى متر مسطح من خلال مناقصة سوف يعلن عنها خلال الشهور الأولى من 2006، أما تنفيذ الأعمال الإنشائية فسوف يتطلب مدة زمنية ثلاث سنوات، ومن المقرر البدء فى التنفيذ خلال الربع الأخير من 2006.

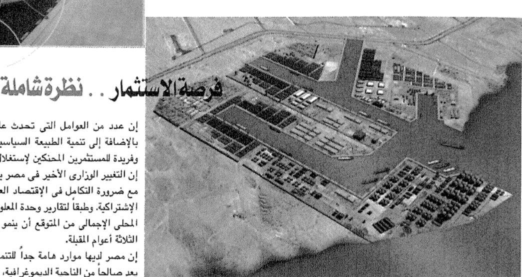
وسوف يتم إنشاء المصفاه لكى تكون مطابقة للمواصفات البيئية العالمية، بمنشآت ومعدات جديدة تماماً، بتكلفة مبدئية تتجاوز 1.5 مليار دولار أمريكى تستهدف التصدير للخارج وتغطية للواردات المحلية.

أما الخزانات (التانكات) والأرصفة سوف تكون داخل ميناء السخنة من خلال مناولة أرصفة البترول المتخصصة.



ميناء السخنة





فرصة الإستثمار .. نظرة شاملة عن السوق

إن عدد من العوامل التى تحدث عالمياً وتتعلق بالتجارة العالمية وطرق التجارة، بالإضافة إلى تنمية الطبيعة السياسية والإقتصادية فى مصر تخلق فرصة ممتازة وفريدة للمستثمرين المحنكين لإستغلال الإتجاهات الحالية والمتوقعة.

إن التغيير الوزارى الأخير فى مصر يمثل دليلاً قوياً على التوجه نحو سياسة السوق مع ضرورة التكامل فى الإقتصاد العالمى من خلال التخصيصية وإزالة السياسات الإشتراكية. وطبقاً لتقارير وحدة المعلومات الإقتصادية فى مصر عام 2004، فالناتج المحلى الإجمالى من المتوقع أن ينمو بمعدل جيد يصل لحوالى 6% فى العام فى الثلاثة أعوام المقبلة.

إن مصر لديها موارد هامة جداً للتنمية، فالدولة لديها 72 مليون نسمة، الأمر الذى يعد صالحاً من الناحية الديموغرافية، من منظور كل من القوة العاملة الماهرة رخيصة الأجر بالإضافة إلى وجود ذلك السوق المستهلك النامى. فالموارد الطبيعية التى تتمثل بشكل رئيسى فى النفط والغاز تتيح مصدر تنافسى للطاقة. فى القريب العاجل، سوف يتم إنشاء عدد إثنين من مشروعات الغاز الطبيعى المسال فى منتصف عام 2005. بعدها يتم إنشاء عدة مصانع أخرى، فإنه من المتوقع أن تصبح مصر الدولة السادسة على العالم فى تصدير الغاز الطبيعى المسال بحلول عام 2007. وقد زادت الإحتياطات بشكل جوهرى على مدى العشرة أعوام الماضية إلى ما يقرب إلى 62 تريليون قدم مكعب. وقد نجحت مصر فى أن تحول 81% من مصانع الطاقة الحرارية إلى غاز، الذى يعمل الآن على توليد 63% من إجمالى الطاقة الكهربائية. وقد وأصبحت مصر حالياً المصدر الوحيد للطاقة الكهربائية لعدد من الدول فى المنطقة. ويقوم نهر النيل بتوفير المصدر الرئيسى للمياه لإستصلاح الأرض والتنمية الإقتصادية التى سيتم إستغلالها بشكل منظم على النحو المشار إليه من خلال إقامة الهيئة المركزية لتوزيع المياه ويترأسه أحد العلماء على مستوى وزارى رفيع.

من الناحية الجغرافية، فإن مصر تقع فى وسط تقاطع طرق التجارة العالمية. كما دعم موقعها قناة السويس كواحدة من أهم الطرق المائية فى العالم. والتى يمر خلالها فى الوقت الحالى يمر من القناة حوالى 14% من إجمالى التجارة العالمية، وحوالى 26% من صادرات النفط، بالإضافة إلى 41% من بضائع وشحنات العالم العربى. إن الإتجاه فى صناعة سفن الخطوط المنتظمة العالمية التى تميل كفتها لصالح سفن الحاويات الضخمة الحجم. وقد بدأت هيئة قناة السويس فى مشروع لزيادة عرض وعمق القناة من أجل أن تسمح للسفن التى تبلغ 360.0000 طن أو 92% من الأسطول البحرى العالمى للمرور من خلال القناة. وسوف ينتشر عدد من هذه السفن الضخمة فى طرق تجارة الشرق الأقصى/أوروبا، وسوف تركز فقط على إستخدام الموانئ المزودة، بممرات ملاحية وأرصفة عميقة تصل سعة الغاطس المسموح فيها إلى 16.5 متر.

إن نسبة إستخدام النقل البحرى فى التجارة العالمية سوف تزيد بشكل أساسى على مدى العقد القادم. وتشير التقديرات المتخصصة إلى النمو الكبير فى عدد إثنين من طرق التجارة البحرية وهما: الأول بين الشرق الأقصى، خصوصاً الصين، وشبه القارة الهندية بشكل أساسى مع غرب أوروبا والثانى بين غرب أوروبا مع الساحل الشرقى للولايات المتحدة الأمريكية (دراسات بحوث كلاركسون، مايو 2004). وذلك أن القوى الرئيسية للقدرات الصناعية للشرق الأقصى والهند هى التى أدت إلى توجيه التجارة نحو الغرب، مقترنة مع الحاجة القوية إلى التنمية التى نمت فى هذه المناطق محفزة الشحنات تجاه الشرق. وهذه التنمية هى التى ستعمل على تدعيم أهمية مصر فى قلب طرق التجارة وحارس بوابة قناة السويس.

شركة السخنة للثروة الحيوانية

«شركة السخنة للثروة الحيوانية» شركة مساهمة مصرية تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة بميناء السخنة. تصل التكلفة الإستثمارية للمشروع 20 مليون دولار على مرحلتين، ويقام على مساحة 211 ألف متر مربع قابلة للزيادة إلى 250 وفقا لتطلبات المشروع.

الغرض من المشروع هو إنشاء وتشغيل وإدارة أول محطة نموذجية لرعاية وتجهيز الماشية الحية والمعدة للذبح بعد إستيرادها من الخارج، وإنشاء مجزر نموذجى بالإضافة إلى إقامة عدة صناعات تكميلية من مجازر متطورة وثلاجات تبريد وتجميد ومصانع اللحوم المعلبة للتوزيع المحلى والتصدير الخارجى.

الشركة الجديدة ستقوم ببناء وتجهيز المحجر الصحى لإستقبال الماشية المستوردة وفقاً للأنظمة العالمية المعمول بها من جانب المحاجر الزراعية والبيطرية العالمية مثل هيئة المحجر الزراعى والبيطرى الإسترالية Aqis والهيئة الأمريكية USDA.

المشروع سيلبى إحتياجات السوق المصرى من اللحوم بأسعار منخفضة، مشيراً إلى أن التقارير الدورية للفاو (منظمة الأغذية والزراعة العالمية) أكدت أن معدل إستهلاك اللحوم الحمراء فى مصر يصل حالياً إلى 8 كيلوجرامات للفرد فى السنة (560 ألف طن سنويا) وهو معدل منخفض مقارنة بدول الجوار في المنطقة والمشروع سيساعد على رفع معدل إستهلاك الفرد من اللحوم إلى 20 كيلوجراما سنويا.

سوف يتم إستقبال الماشية وتمريرها فى ممر خاص أعد لذلك حتى مكان إقامتها بالمحجر. سيتم حجز الحيوانات لمدة تتراوح بين 20 يوم إلى 3 شهور حيث يتم تقديم الطعام والرعاية لها فى المحجر المجهز بأحدث الوسائل حيث تكتسب وزنا إضافيا قبل إعادة بيعها مرة أخرى ويعتبر هذا الوزن الإضافى المعيار لحساب القيمة المضافة على المنتج (الماشية) ويتم حساب ضريبة الدخل على فرق وزن الدخول إلى المحجر ووزن الخروج منه إلى السوق المحلية أو إلى الأسواق العالمية.

المشروعات المستقبلية للشركة ستكون عبارة عن مشروعات تضم مشروعاً للأعلاف، ومشروعاً لإقامة سلخانة نموذجية، وآخر للتوزيع والتغليف والتعبئة، ويعمل بهذه المشروعات نحو 3 آلاف عامل.

الإنشاءات المعدنية والميكانيكية للمحجر والسلخانة ستتكلف نحو 9.9 مليون دولار، و3.8 مليون دولار البنية التحتية و1.3 مليون دولار لتغطية تحلية المياه و800 ألف دولار للمحرقة و480 ألف دولار الموازين الإلكترونية و3.2 مليون دولار لأعمال التصميمات الهندسية والإشراف على التنفيذ.

المشروع سيتعامل فى نحو 250 ألف رأس من الماشية والأغنام سنوياً ترتفع إلى 350 ألف رأس بعد الوصول إلى الطاقة الإستيعابية للرصيف الأول، وتصل الكميات التى سيتم تصديرها للأسواق الخارجية إلى 20% من ناتج المشروع وستتركز الصادرات إلى الدول العربية وأوروبا.



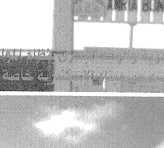
شركة العامرية للمخازن الجمركية

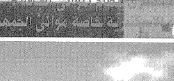
Amria Bonded Warehouses Co.

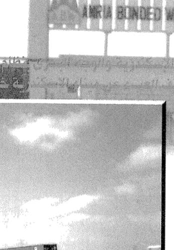
Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية











شركتنا :-

θ [illegible] الشركات التي [illegible] القطاع [illegible] [illegible]
تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام [illegible] خاصة موانى الجمهورية العامة.
[illegible] الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
[illegible] ومواكبة التطور [illegible]

θ [illegible] الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

θ إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

θ تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.

θ توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

θ مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.

θ تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.

θ إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

θ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

θ إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

θ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .

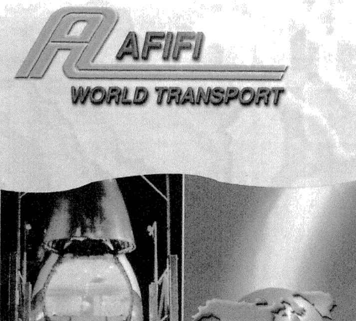
θ بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

θ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

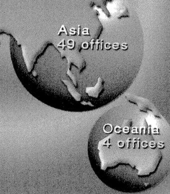














Services Offered in



IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521





بتنظيم من رابطة تصدير الحبوب الفرنسية (فرانس اكسبور سيريال) أقيمت ندوة مصرية فرنسية يوم 6 فبراير 2006 بفندق النيل هيلتون للسنة العاشرة وذلك بهدف جمع أهل المهنة من قطاع الحبوب فى البلدين لتحديد نتائج عمليات التبادل التجارى بين مصر وفرنسا فى مجال القمح وتقييم الإحتياجات المقبلة.

وقد حضر من الجانب المصرى السيد سعد نصار، مستشار وزير الزراعة، والسيد أحمد الركايبى، رئيس الشركة القابضة للصناعات الغذائية، والسيد سمير الخضراوى، مدير المركز المصرى لتكنولوجيا الخبز بالقاهرة، ومن الجانب الفرنسى السيد فيليب كوست، سفير فرنسا فى مصر، والسيد چان چاك فوريمور، رئيس الرابطة الفرنسية لتصدير الحبوب، والسيد لوران بادو، رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية، والسيد لوران دورنون، مدير مكتب فرانس اكسبور سيريال للشرق الأوسط.

وأعلن السيد سعد نصار، أن بداء تنفيذ سياسة زراعية جديدة تهدف إلى زيادة الإكتفاء الذاتى والحد من الإستيراد من السلع الأساسية كما أشار إلى أن الإجراءات التى تم تطبيقها ساعدت على الحفاظ على معدلات الإستيراد من الحبوب وزيادة معدلات الإستهلاك لتصل إلى 6 ملايين طن سنوياً من القمح منها 1.5 مليون طن يتم إستيرادها من فرنسا.

وأكد السيد فيليب كوست **على قوة العلاقات السياسية والإقتصادية بين البلدين وإستمرار مجالات التعاون خلال المرحلة القادمة.**

وصرح الدكتور أحمد الركايبى، أن هناك تعاون مصرى فرنسى فى مجال التكنولوچيا الحديثة وتقديم المعونة الفنية فى إنشاء وتجديد صوامع الغلال بالإضافة إلى تمويل مركز تدريب الخبز التابع للشركة القابضة لتخريج جيل جديد من المتدربين على صناعة الخبز الفرنسى.

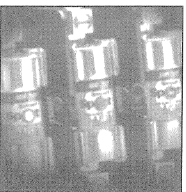
والجدير بالذكر أن الوفد الفرنسى قام بزيارة إلى المنطقة الحرة للشحن والتوزيع بميناء الدخيلة بالإسكندرية حيث يجرى العمل على تيسير الحصول على تمويل العملاء بشروط ميسرة من خلال البنوك.

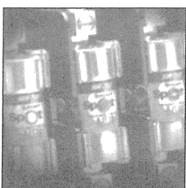
وأكد السيد حسين عبد الفضيل العضو المنتدب للمنطقة الحرة على إعادة تقييم القمح الفرنسى فى الأسواق المصرية مشيرا إلى وجود أنواع جديدة لم تكن معروفة لدى المستوردين فى مصر قبل ذلك وأوضح أهمية عامل الأمان والرقابة على عمليات شحن وتفريغ الحبوب من خلال شركات التمويل الدولية بما يساعد فى شراء أفضل نوع من الأقماح الفرنسية بأسعار منافسة.



منوعات فرنسية ب عربية

تقدم شركة FERRAZ SHAWMUT المجموعة الجديدة من المقابس Smart Sport™ خلال معرض Middle East Electricity فى دبى





تعد شركة FERRAZ SHAWMUT الأولى عالمياً فى سوق حماية الطاقة الكهربائية وتقدم مجموعة حلول لحمايتها عن طريق المقابس. وقدمت الشركة خلال تواجدها فى معرض كهربائيات الشرق الأوسط Middle East Electricity فى دبى خلال الفترة من 5 إلى 8 فبراير 2006 خط إنتاج كامل من المقابس طبقاً للمقياس الأمريكى UL - CSA ويعد خط إنتاج المقابس وحوامل المقابس طبقاً للمقياس الأمريكى UL - CSA والخاص بشركة FERRAZ SHAWMUT هو الأوسع إنتشاراً فى الأسواق. وتقوم الشركة بتسويق الفئات Midget, CC, J, RK1 - RK5, T للإستخدامات العامة و Form 101 لحماية أجهزة الموصلات.

وقد أصبح اليوم من السهل إيجاد المقبس المنصهر بفضل مجموعة Smart Sport™ وتتحول نافذة من اللون الفضى قبل تشغيل المقبس إلى اللون الأحمر عندما ينصهر المقبس. وتعد عملية تركيب المقابس الدائرية Smart Sport™ فى غاية السهولة فى حوامل المقابس UltraSafe™ و Modulostar ذات التصميمات الحديثة نسبياً.

Batyline®: قماش التنجيد كمصدر إلهام مثالى لتجهيزات وأثاث الحدائق

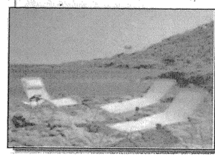
Batyline® هو قماش تنجيد يتخلله الهواء وذو درجة مقاومة عالية وسهل التنظيف، ويتم تصنيعه وفقاً لتقنية فيرارى الحصرية.

وتوفر له تلك التكنولوجيا الثبات التام فى الأبعاد والمقاسات إلى جانب تناسق النسيج وبذلك تجعل منه قماش مثالى لتجهيزات وأثاث الحدائق.

ويعد Batyline® مصدر إلهام بلا حدود بالنسبة لمصممى الأثاث. وينعم مستخدميه براحة كبيرة أثناء الجلوس بدون خطر تغيير شكل القماش. وتلعب مجموعة ألوانه المزوجة لعبة التناغم والتناسق، للضوء والمظهر الجمالى تأثيراً مزدوجاً: وهكذا تكتسى الأماكن الخارجية بجو من المرح حول الكراسى التى تطوى وكراسى التشمس والكراسى الطويلة والمتكأ والسرائر المعلقة و.

وهكذا يتصف نسيج Batyline® بعدة مزايا:

- متواجد فى 70 لون منها 39 لون موحد.
- لا تتأثر الألوان أو تتغير بمرور الوقت وأيضاً تقاوم الأشعة فوق البنفسجية.
- يضمن Batyline® الجفاف السريع بفضل نسيجه المخرم.
- وتسمح له المعالجة المضادة للفطريات بالبقاء فى الخارج ويستطيع مقاومة العفن حتى فى بيئة نباتية.
- ويكفى الماء مع قليل من الصابون أو منظف فيرارى كلين المعد للإستخدام مسبقاً بتنظيفه ويضمن نسيج Batyline® المبتكر تناسق المواد، ويتفق مع الخطوط الحديثة والتقليدية الخاصة بالتنجيد على حد سواء.



حوض متطور للأحياء المائية فى متحف قطر الوطنى
تصدير خبرة الجهات الفرنسية المتخصصة فى تصميم المتنزهات

تقدر تكلفة إنشاء حوض الأحياء المائية الجديد فى متحف قطر الوطنى بعشرة ملايين يورو. وسوف تقوم الشركة الإستشارية الفرنسية Ocean Edutainment Projects بتقديم خبرتها فى هذا المشروع.

وفى إطار كونه أكثر من مجرد حوض للأحياء المائية، فإن هذا المشروع الجديد سيكون مركزاً لإستكشاف البيئة البحرية من الناحية الترفيهية والتعليمية والعلمية وذلك من خلال الإرتكاز بشكل أساسى على العلاقات بين الإنسان والبحر. وعلى غرار المركز البحرى الفرنسى Nausicaá الذى قامت أيضا فرق شركة Ocean Edutainment Project بتنفيذه، فإن هذا المشروع الجديد يهدف إلى التوعية على التطوير الدائم نظراً لان "كل تصرف للإنسان يؤثر على مستقبل المسطحات المائية على الكوكب".

هذا وسوف يشعر الزائرون فور دخول المكان بالغوص بشكل كامل وحقيقى فى أعماق البحر من خلال رؤية الأسماك وهى تسبح فوق رؤوسهم. إلى جانب ذلك فإن الحوائط الشفافة المصنوعة من مادة الأكريليك ستتيح رؤية كهف مصمم تحت البحر ويضم حطام سفينة غارقة. وسوف يتم عرض مجموعة متنوعة من أسماك القرش وأنواع كثيرة من الأسماك مع عرض الثروة السمكية الموجودة فى الخليج فضلاً عن توفير مجموعة متنوعة من الشعب المرجانية الحية. وسوف يتاح أيضا للزائرين فرصة التعرف على أسرار الصيد فى قطر. هذا وتصل سعة الحوض، إلى 4 ملايين لتر من المياه حيث سيكون أحد المميزات الرئيسية لإستراتيجية السياحة فى قطر. ومن المقرر أن يصبح هذا المتنزه الترفيهى الأكثر شعبية فى مدينة الدوحة.



الشركة الصينية How Deep الرائدة فى مجال العدادات تختار النظام اللاسلكى لقراءة العدادات عن بعد (الـAMR) المقدم من شركة Coronis Systems

إستطاعت شركة Coronis الفرنسية إبرام أول عقد صناعى لها واسع النطاق فى الصين.

فقد قامت شركة How Deep Tech Co. Ltd الرائدة فى توريد عدادات القياس فى الصين بإختيار الحلول اللاسلكية لقراءة عدادات الغاز المقدمة من شركة Coronis Systems الفرنسية.

وتنص المرحلة الأولى من هذا العقد على تزويد 50.000 ساكن فى منطقة Yichang بإقليم Hubei بالصين بنظام قراءة العدادات أوتوماتيكياً ولاسلكياً.

وتعد شركة How Deep إحدى الشركات الرائدة فى السوق الصينى على صعيد توريد حلول الـ AMR (حلول قراءة العدادات أوتوماتيكياً عن بعد) وهى الحلول الخاصة بالإستخدام المنزلى و التجارى أو الصناعى.

وينص هذا الإتفاق على قيام شركة Coronis بتقديم تكنولوجياتها المسجلة Wavenis® المتميزة بإستهلاك ضئيل جداً للطاقة وبتشغيل لاسلكى واسع المدى لإجراء متابعة عن بعد لعدادات الغاز.

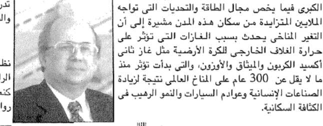
ويتضمن الحل الشامل المقدم توفير البنية الأساسية لشبكة الـ Wavenis-ena-bled فضلاً عن أجهزة قراءة العدادات لاسلكياً والبرامج والوحدات اللاسلكية القابلة للضبط وفقاً لكل عميل.

فتكنولوجيا Wavenis تعمل على تلبية جميع متطلبات How Deep الخاصة بإدماج النظام من حيث التأكد فعلياً من التطور الصناعى للخدمة مع تحديد عدد الوحدات والتكلفة وإمكانيات الإدارة "الفورية" ومدى المرونة والتوافق مع متطلبات السوق الصينى

مكتبة الإسكندرية تطلق حملة «مدينة خالية من الكربون»

نظم مركز القبة السماوية العلمى- التابع لمكتبة الإسكندرية- بالتعاون مع المركز الثقافى البريطانى حملة توعية بعنوان"مدينة خالية من الكربون"، وذلك يوم 18 فبراير، حيث تسعى مكتبة الإسكندرية من خلال هذه الحملة إلى رفع الوعى الشعبى حول موضوع "التغير المناخى" وتحديات الطاقة التى تواجه الكثير من المدن الكبرى بالعالم. وصرحت المهندسة هدى الميقاتى مدير مركز القبة السماوية بأن الهدف هو توعية الناس بالتحديات التى تواجه المدن الكبرى فيما يخص مجال الطاقة والتحديات التى تواجه الملايين المتزايدة من سكان هذه المدن مشيرة إلى أن التغير المناخى يحدث بسبب الغازات التى تؤثر على حرارة الغلاف الخارجى للكرة الأرضية مثل غاز ثانى أكسيد الكربون والميثاق والأوزون، والتى بدأت تؤثر منذ ما لا يقل عن 300 عام على المناخ العالمى نتيجة لزيادة الصناعات الإنسانية وعوادم السيارات والنمو الرهيب فى الكثافة السكانية.





مكتبة الإسكندرية تستضيف مقر معهد دراسات السلام تحت رعاية السيدة سوزان مبارك

إفتتحت السيدة الفاضلة سوزان مبارك يوم 15 فبراير فعاليات الطلاق معهد دراسات السلام - التابع لحركة سوزان مبارك للمرأة من أجل السلام - والتى إستمرت يومى 15-16 فبراير الجارى، حيث قامت المكتبة بإستضافة مقر معهد دراسات السلام.

صرح الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية أن المعهد يهدف إلى القيام بالدراسات والأبحاث والبرامج ودراسات الحالة لمساعدة حركة سوزان مبارك الدولية للمرأة من أجل السلام على تدعيم أنشطتها المتخصصة فى مجال الترويج لثقافة السلام فى المنطقة العربية والعالم، وكذلك عمل برامج تدريبية وبحثية لدعم الأمن والسلام الإنسانى بالإضافة إلى توفير مساحة أكبر للأدوار التى تلعبها المرأة والشباب فى عملية بناء السلام

معرض لأعمال الفنان منير كنعان بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الإسكندرية - خلال شهر مارس القادم معرضاً فنياً تشكيلياً للفنان الراحل منير كنعان، صرح المايسترو شريف محى الدين مدير مركز الفنون أن معرض أعمال الفنان منير كنعان يمثل إطلالة جديدة على أهم أعماله التى تجسد مراحله الفنية المختلفة حيث يعد منير كنعان أحد رواد المدرسة التجريدية وفن الكولاج فى مصر.



معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 فى الفترة من 11 - 13 فبراير 2006 تحت رعاية شعبة خدمات النقل الدولى

قامت شعبة خدمات النقل الدولى بالغرفة التجارية المصرية برعاية معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 والذى عقد بأرض المعارض بمدينة نصر بالقاهرة من 11- 13 فبراير 2006 وذلك بالتعاون مع يوسف جروب الشركة المنظمة لهذا الحدث.

وقد قامت الشعبة بدعوة جميع أعضاء الجمعية العمومية بالشعبة لحضور هذا الملتقى بين شركات الشحن والخطوط الملاحية والمستوردين والمصدرين والأطراف الأخرى المعنية بصناعة النقل الدولى وقد قامت الشعبة بتعميم الدعوات على جميع المشاركين كما قامت بطباعة Flyers يشمل تعريف عن الشعبة وأهدافها وبرامجها وتعريف عن الـ FIATA وأهدافها وبرامجها كما قامت بتوزيع معجم مصطلحات النقل وترحيل البضائع باللغة العربية على جميع الأعضاء بالشعبة قبل وخلال وبعد إنعقاد المؤتمر، كما قامت بتصميم وطباعة Roll up و Posters تحتوى على دلالات لصناعة النقل الدولى المعنية بها الشعبة وقامت بوضع شعارات الشعبة والفياتا والغرفة التجارية على هذه المواد الدعائية.

وقد بدأت فعاليات المعرض بقاعة 2 بأرض المعارض من 11- 13 فبراير 2006 وقد قامت الشعبة بإعداد أسطوانة مدمجة CD عن أنشطة وإنجازات الشعبة التى قام بها السادة رئيس وأعضاء مجلس الإدارة منذ نشأتها وتم عرضها على شاشة بلازما بالصوت والصورة. كما تم عرض برامج أخرى على الشاشة من خلال مجموعة إسطوانات لمشروع مبارك - كول والدورات التدريبية المختلفة التى أشرفت عليها الشعبة وملف كونجرس الفياتا وقد حازت جميعها إعجاب أعضاء الشعبة وضيوف وزوار المعرض. وكان مردود مصداقية وحجم وثقل الشعبة فى صناعة النقل الدولى واضحاً فى تقديم الكثير من الشركات العاملة بمجال الشحن للإنضمام فى عضوية الشعبة.

أما فعاليات المؤتمر فقد بدأت من 12- 13 فبراير 2006 بقاعة 6 أكتوبر، وقام السيد اللواء/ مازن نديم نائب رئيس مجلس الإدارة بإلقاء كلمة اللواء/ محمود السماك رئيس مجلس إدارة الشعبة وأعقبه السيد اللواء/ ابراهيم مناع بعرض برنامج تطوير مطار القاهرة الدولى لتحويله إلى مطار محورى للتجميع وإعادة التوزيع ركاب/ بضائع.

كما قام السيد/جون كلود بعرض بيان لربط موانى خليج السويس (السخنة/السويس) بمطار القاهرة الدولى لخدمة البضائع.

كما قام كل من اللواء/ أسعد درويش واللواء/ عاطف عبد الحميد بشرح برنامج لتطوير الشركة القابضة لمصر للطيران والشركات التابعة لمواكبة تحويل مطار القاهرة الدولى إلى مطار محورى لحركة الركاب والبضائع وكان ذلك فى اليوم الأول من المؤتمر.

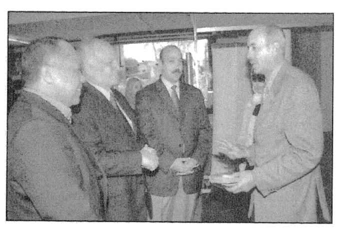
والجدير بالذكر فقد شارك بالحضور السيد الأستاذ/ عصام الشاذلى عضو مجلس إدارة الشعبة ورئيس لجنة الشحن الجوى من اليوم الأول لهذا الحدث، وقد كان اليوم الأول للمؤتمر ناجحاً بكل المقاييس حيث أثمرت المناقشات البينية مع الحاضرين إلى ضرورة إعادة النظر فى عقد مثل هذه المعارض والمؤتمرات كل سنة بحكم ما تحتويه من آليات مستحدثة لمواكبة صناعة النقل الدولى على الصعيد الدولى.

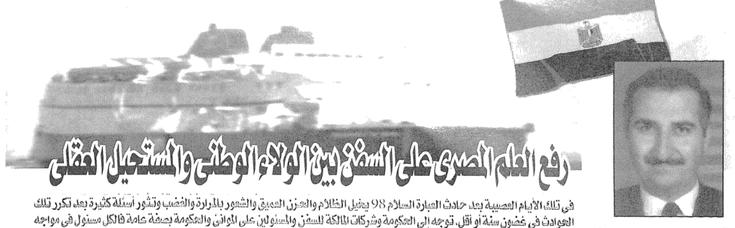
وبدأت فعاليات اليوم الثانى للمؤتمر بكلمة عن النقل الدولى الأمن للبضائع وألقاها السيد المهندس/ فاروق رجب مستشار رئيس سلطة الطيران المدنى.

وأعقب سيادته كلمة الأستاذ/ طارق لهيطة مدير عام Avitrans LTD عن ملخص مؤتمر الأياتا حول الشحن الإلكترونى E-Freight ثم قام الأستاذ/ أيمن شلبى مدير شركة MSC بالقاهرة بإلقاء بيان عن الجودة فى اللوجيستيات.

وقد إختتم اليوم الثانى السيد الأستاذ/ جورج غزال رئيس مجلس إدارة شركة إكسبريس إنترناشيونال والذى أفاض فى الحديث عن الأساليب الحديثة للشحن والتغليف والتخزين.

وقد كان للمداخلات التى تفضل بها السيد الأستاذ/ عصام الشاذلى الأثر الطيب فى نفوس الحاضرين من شركات الشحن الأعضاء بالشعبة، حيث أن سيادته إستعرض المعوقات والصعوبات التى تواجه شركات الشحن فى قرية البضائع بمطار القاهرة الدولى وأوصى سيادته بضرورة الإهتمام بمطار الإسكندرية ومطار برج العرب، وقد تخلل فقرات وأجندة المؤتمر ورشة عمل ومناقشات هادفة وإيجابية وقد رفعت أعمال المؤتمر فى تمام الساعة الرابعة مساء.





رفع العلم المصرى على السفن بين الولاء الوطنى والمستحيل العقلى

بقلم عبد الحميد مرسى عنبر

المحامى بالنقض والدستورية العليا

وعضو إتحاد المحامين العرب

فى تلك الأيام العصيبة بعد حادث العبارة السلام 98 يخيل الظلام والحزن العميق والشعور بالمرارة والغضب وتثور أسئلة كثيرة بعد تكرر تلك الحوادث فى غضون سنة أو اقل، توجه الى الحكومة وشركات المالكة للسفن والمسئولين على الموانى والحكومة بصفة عامة فالكل مسئول فى مواجه الغضب العارم من أهالى الضحايا ولهم كل العزء، نتضامن معهم ونواسيهم فى محنتهم من الله عليهم الصبر والسلوان. وبكل تلك المرارة لابد لنا من وقفه مع العقل، فالبعض يتسائل لماذا ترفع تلك السفن الاعلام الأجنبية، وماهو دور الأجهزة المصرية والموانى فى ابحار تلك السفن ومن المسئول عن الكشف عليها ولماذا لا ترفع تلك السفن العلم المصرى؟ وهذا السؤال توقفنا عنده وسبق دراسات عديدة لم تأخذ فى الحسبان خلال الحقبة الماضية منذ أن صدر قانون التجارة البحرى رقم 8 لسنة 1990 وحتى الأن.

وهل فكرة عدم رفع العلم المصرى هو عدم إنتماء أو ولاء للوطن أم هناك أسباب جعلت المصلحة الإقتصادية أهم من أن يكون هناك أسطول وطنى، ويعزف الكثير عن رفعه وماهى الأسباب التى تمنع مواطن مصرى مالك السفينة يرى العلم الأجنبى يرفرف فوق ملكه لدولة لا يعرف لغتهم ولا يعرف ظروفهم سوى الإجراءات السريعة التى تمت والرسوم التى تم سدادها فى سهولة ويسر. والأجابة على ذلك فى نقطتين هما:

oo أعباء السفينة التى ترفع العلم المصرى:

أولا: تسجيل السفينة تسرى عليها القوانين الخاصة المتعددة فتسرى عليها أحكام المال المنقول ماعدا تملكه بالحيازة، وفى حالة الشيوع لابد أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين.

وفى حالة المخالفة يعاقب المالك بالحبس مدة لا تجاوز سنه وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين (مادة 5،4 من القانون البحرى)

ثانيا: لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ، ولا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على أذن من الوزير المختص (وزير النقل)

فى حالة المخالفة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة أو غرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين (مادة 12 من القانون البحرى).

ثالثا: بالنسبة للرهن والبيع أو نقل حق ملكية (حصة) لا تكون تلك التصرفات نافذة بالنسبة للغير إلا بعد تسجيل السفينة وشهرها فى سجل مكتب التسجيل المختص، ومن الناحية العملية تطبيقا لذلك لا يجوز أن تسرى أحكام قضائية بدعوى صحة التوقيع كالعقارات لابد من رفع دعوى صحة ونفاذ أو تسجيل بالشهر العقارى أى سنوات طويلة من المعناه والمصاريف لمجرد نقل حصة من فرد إلى أخر أو جهة ما وهى إجراءات أشد تعقيد فى السفن منها فى العقارات المحلية أما إجراءات رهن السفينة فهى من قبيل الإنتحار الإجرائى يمكن أن تستكملة الورثة، سوف نشرحه فيما بعد بالتفصيل.

رابعا: الحصول على ملكية شائعة على سفينة مصرية مغامرة غير محسوبة تتطلب إجراءات قانونية أمام المحكمة الإبتدائية وفقا للإجراءات الشيوع على العقار بحيث يعجز أن تتم إنتقال حصص الملكية من البائع إلى المشترى، ولا يجوز بيع السفينة إلا بقرار بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وتتم فى حالة الموافقة أما فى حالة الخلاف لابد من تدخل المحكمة لإنهاء حالة الشيوع، ولا ينقضى حالة الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر أفلاسه أو إعسارة إلا إذا إتفق على غير ذلك.

خامسا: لا يجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة إلا جانب والأجور المخصصة لهم عن النسب التى يصدر بها قرار من الوزير المختص (وزير النقل) (مادة 112 فقرة 2 من القانون البحرى)

وبالرغم من هذا النص إلا أن الواقع العملى يؤكد أن معظم السفن التى يمتلكها مصريين يرفعون العلم الأجنبى هم بحارة مصريين لأن الشركات تدرس الأجور والمرتبات والبحرى المصرى من العمالة الرخيصة ولكنها مظلومة سواء على السفن الأجنبية أو المصرية.

فإذا كان رأسمال مالك السفينة المصرية معطل لا يستطيع أن يتصرف فيه وأن العقوبة الجنائية تمنعه أو على الأقل مخاطرة غير مجدية أو مربحة، وبالتالى ليس هناك ثمة مميزات لرفع العلم المصرى على السفن الأجنبية.

فكان من الطبيعى أن يحجم عن هذا التصرف ويدرس البديل.

oo ثانيا: الأعباء المالية لصدور ترخيص مزاولة وكيل ملاحى:

للحصول على ترخيص مزاولة الوكالة الملاحية فى مصر

بداءات بالقرارين 31،30 لسنة 1998 ولم يمض ثلاث سنوات ونصف على صدور الضوابط السابقة حتى ظهرت ضوابط جديدة تزيد من أعباء إستثمارات النقل البحرى فى فترة كساد لم يشهدها العالم منذ 1936، وفشلت كل محاولات السيطرة على الدولار، فخرج القرار الأخير 520 لسنة 2003 بتاريخ 2003/12/25 للسوق بأعباء إضافية تناولها القرار فى السياق التالى

أولا: تقسيم الوكالة البحرية إلى أربع فئات وبالتالى إستتبع وضع قدر مدفوع من رأسمال المصدر متزايد لكل فئة كالآتى:

50 ألف جنيه مصرى لتراخيص الوكالة الملاحية التى تمنح لخدمة اليخوت السياحية والسفن التى تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى 400 طن.

250 ألف جنيه مصرى لتراخيص الوكالة الملاحية التى تمنح لخدمة السفن التى تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى 10000 طن.

500 ألف جنيه مصرى لتراخيص الوكالة الملاحية التى تمنح لخدمة السفن التى تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى 25000 طن.

750 ألف جنيه مصرى لتراخيص الوكالة الملاحية التى تمنح لخدمة السفن (حمولة مفتوحة). وظلت الشركة المرخص لها بالتزامها بتقديم شيك مقبول الدفع أو خطاب ضمان بنكى غير مشروط بمبلغ من 250 ألف جنيه إلى 500 ألف جنيه فى القرار السابق ثم إلى 750 ألف جنيه لخدمات السفن حمولة مفتوحة فى القرار الأخير، وأن كان يُسر الأمر بشيك مقبول الدفع وهو لا يقل كثيرا عن خطاب ضمان بنكى كلاهما يجب وجود رصيد وضمان بنكى غير مشروط يزيد من أعباء الوكيل الملاحى وعدم توافر السيولة للعمل، وإنكماش أوجه الصرف يستخدم هذا الضمان فى حالة عدم إلتزام الوكيل الملاحى فى دفع مستحقات قطاع النقل البحرى وهيئات الموانى بعد فترة سماح لمدة ثلاثة أشهر على الاكثر.

منح الترخيص لمدة خمس سنوات للعمل فى جميع الموانى المصرية.

على الشركات الحاصلة تراخيص قبل صدور هذا القرار أن توفق أوضاعها خلال سنه واحدة فقط من تاريخ العمل به.

معنى ذلك إذا كانت تعمل فى السفن تدخل فى شريحة أكبر عليها أن تزيد من حجم رأس مال المصدر مع زيادة الضمان سواء بشيك مقبول الدفع إعتبره القرار نوع التيسير لم يكن موجود فى القرارات السابقة أو خطاب ضمان بنكى وتصدر قرارات التراخيص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية وتجديدها من اللجنة الدائمة للتراخيص التى تنشأ فى قطاع النقل البحرى وتنعقد مرة واحدة كل ستة أشهر وكلما دعت الحاجة إلى ذلك وتعتمد نتائج أعمالها من وزير النقل.

ومازلنا نؤكد على أن زيادة الاعباء مع فترة توفيق الأوضاع لا تمثل مكافأة وإنما كارثة حقيقية لكافة العاملين فى هذا القطاع الحساس الذى يرتبط بالتجارة الخارجية وتؤثر على المستهلك إيجابا وسلبا.

معنى ذلك أن مقابل 750 ألف جنيه مصرى يصدر ترخيص مفتوح لخدمة جميع أنواع وحمولات السفن أى أقل من ثمن أى سفينة صغيرة تجوب السواحل الوطنية.

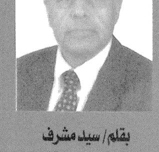
أما الهدية الثانية هو قرار 31 لسنة 2003 وقد صدر قرار مماثل من وزير النقل البحرى ما نصه " تعامل السفن الرافعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يتم إستئجارها كاملة التجهيز بعقد مشارطة زمنية معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبق فى شأنها الفئات الواردة بالقانون رقم 24 لسنة 1983 وتعديلاته والقرارات الوزارية الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وملاك ومجهزى السفن الوطنية إذا كان المستأجر مالكا لسفينة أو كان المستأجر إحدى الهيئات العامة المصرية وفى جميع الأحوال يشترط إلا يزيد عمر السفينة على عشرين سنه"

فتح القرار الباب للسفن التى ترفع العلم الأجنبى ومملوكة لمصريين أو مستأجرة بعقد مشارطة زمنية معاملة السفن الوطنية التى ترفع العلم المصرى وبات ملف التراكى بهيئات الموانى يزخر بمشارطات إيجار للتعامل النقدى معاملة السفن الوطنية بالجنية المصرى، يعتقد البعض إنها تسهيلات لصالح المصريين ولكن جاء ذلك على حساب المنظومة الاساسية التى يجب أن يتم التعامل على أساس تقديم تسهيلات للمصريين لرفع العلم المصرى وزيادة حجم الأسطول المصرى وليست تسهيلات مالية تخدم فئة معينة، فإذا لم تستطيع وزارة النقل أن تعدل نصوص القانون لتشجيع الرأسمال الوطنى فى إستغلال إستثماراته فى مجال النقل البحرى، بحجة أن ذلك كان على سبيل الإستثناء ولكن القرار السابق رقم 76 لسنة 1998 أى منذ ست سنوات لم تستطيع الوزارة أن تعدل نصوص القانون البحرى بمجلس الشعب فالى متى يستمر هذا الوضع الشاذ لمصريين تخدم سفنهم عن طريق الوكالة وليس عن طريق رفع العلم المصرى وتعزيز الأسطول الوطنى ثم تتساوى فى النهاية مع المصريين الشرفاء الذين تطوعوا وقبلوا التضحية والمعناه برفع العلم المصرى".

ومن الناحية الأهم فإن تسجيل السفينة لرفع العلم المصرى فتلك رحلة شاقة تحتاج إلى توضيح أخر لتحديد المأساه العلمية لرحالة التيه فى العدد القادم بإذن الله.

نشأة مدينة إسلامية

الكـــوفة



بقلم/ سيد مشرف

خبير زراعى سابق بالهيئات الإقليمية والدولية

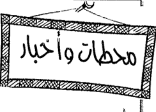
تأسست مدينة الكوفة، مع مدن عربية أخرى، فى بداية الفتوحات الإسلامية، إستجابة لضرورات عسكرية، ثم ما لبثت تلك المدن (المعسكرات) أن تحولت إلى مدن حقيقية، وبعد إستقرار الفتوحات، لعبت دورها الهام فى الفتوحات الإسلامية، إما كعواصم للسلطة السياسية أو كحواضر للثقافة والعلم أو كمقر للمعارضة السياسية والثورات الشعبية ومراكز للصهر الحضارى بين العرب وشعوب البلدان المفتوحة من فرس وترك ومصريين وبربر.. وأوربيين.

وكان قدر الكوفة خلال القرنين الهجريين الاول والثانى (السابع والثامن الميلادى) أن تكون وطن الثورة الروحى، ومقر المعارضة الشعبية ضد الدولة الأموية..

وكان الخليفة الراشد العظيم عمر بن الخطاب يتمتع بحس قيادى عسكرى فطرى عبقرى، كما كان على معرفة عميقة بسيكولوچية الجماعة العربية التى أوكل إليها أمر الفتوحات. وكان وهو فى مركز قيادته فى المدينة المنورة يحرص على جعلهم فى حالة دائمة من اللياقة القتالية بدنيا ونفسيا. وكما رفض أن يتخذ عمر بن العاص من الإسكندرية حاضرة للحكم العربى فى مصر حتى لا يفصل بين الخليفة فى المدينة وبين جيش المسلمين - كما كتب له - وحتى لا يضيع المقاتلون الخارجون من أعماق الصحراء الحارة فى تلك المدينة الساحلية الجميلة الرافلة فى الحضارة، فأمره أن يبنى الفسطاط لتكون مقرا له ومعسكرا لجيشه .. وكذلك فعل مع القائد سعد بن أبى وقاص بعد فتحه لريف العراق (أرض السواد) وإندفاعه إلى بلاد فارس، وكان من نتيجة ذلك أن طالت خطوط المواصلات - على حد التعبير الحربى الحديث - بين المدينة المنورة (حاضرة الدولة الإسلامية فى ذلك الوقت) وبين ميدان القتال، فكان من الضرورى أن يتخذ الجيش الإسلامى المحارب نقطة إرتكاز له أو معسكرا ثابتا قريباً من ميدان القتال، فأصدر عمر أمره إلى سعد بأن يتخذ للمسلمين دار هجرة ومنزل جهاد، وخيل لسعد أول الأمر أن المدائن (حاضرة الدولة الساسانية - الفارسية) هى المنطقة التى تصلح لأن تكون هذا المعسكر الثابت للجيش العربى، يتابع منها إندفاعه نحو الشرق، ولكن جو هذه المنطقة الرطبة لم يلائم العرب الخارجين من أعماق الصحراء الحارة فكرهوها خوفا من أمراضها، ورأى سعد أن يرجع لعمر يسأله رأيه، وأدرك عمر بثاقب فكره أهمية العامل الجغرافى فى إختيار البيئة التى تصلح لنزول هؤلاء العرب المجاهدين الذين كان يحرص كل الحرص على أن يظلوا محتفظين بنشاطهم وحيويتهم وقوتهم التى خرجوا بها من الصحراء، وكان عمر يرى أن «العرب كالإبل لا يصلحها إلا ما يصلح الإبل» وهو رأى ثاقب يربط بين الإنسان والحيوان والطبيعة، وإختار سعد بن أبى وقاص أماكن أخرى لم تصلح إلى أن إستقر على الكوفة عام17 هـ / 638 م بعد نظر طويل وبحث دقيق.



وإذا كانت بغداد قد إختصت بالظرف والدلال قديماً، حتى إشتق من إسمها فى بعض اللهجات العربية مصدر «البغددة» الذى يدل على ظرف الحبيب ودلاله المستحب عندما يتبغدد وتلك بالتأكيد أصداء لما كانت عليه عاصمة العباسيين..، أما الكوفة مدينة المعارضة السياسية للدولة الأموية وموطن الثورة الشيعية منذ البداية، فقد كان حظها مع المؤرخين القدامى والمحدثين سيئا وظالما مثل حظها مع ولاتها وحكامها من قبل الأمويين، ويكفى أن نعرف أنها حكمت فى عهدهم بـ «زياد بن أبيه» وبابنه «عبد الله» وبـ «الحجاج بن يوسف الثقفى» والثلاثة من شياطين الإنس الذين سلطهم الأمويون على أهل الكوفة فافسدوا البلاد وأذلوا العباد.. وللحديث بقية،،



الوصول إلى القلب السائل للأرض

تبدأ سفينة البحث اليابانية الجديدة «تشيكى» فى نهاية عام 2007 مهمتها العلمية الأولى من الساحل الجنوبى الغربى لليابان لتحفر إلى عمق لم يسبق له مثيل، والسفينة مجهزة بمثقاب بطول 9.5 ميل صمم للحفر العميق الذى يصل إلى الطبقة السائلة فى محور الأرض التى تكمن تحت قشرتها، ويأكل العلماء فى الوصول إلى القلب السائل للأرض بحلول عام 2012 مما سيعطى أفكاراً جديدة عن أصل الحياة المبكرة على سطح الأرض.

سد مروى السودانى

صرح الدكتور كمال على وزير الرى السودانى بان بناء سد مروى يتم من خلال برنامج عمل الهيئة الفنية الدائمة المشتركة لمياه النيل والتى تعمل بموجب إتفاقية عام 1959، وأن مصر والسودان ترصدان هيدرولوچيا روافد نهر النيل فى السودان والمنابع الجنوبية والحبشة، ووضع نظم وموازنات تشغيل السدود السودانية والسد العالى فى مصر بصفة سنوية لتحقيق الإستغلال الأمثل لكل نقطة مياه لحصتى البلدين من مياه النيل.

السياحة المصرية بالأرقام

بلغت الزيادة فى الدخل القومى من السياحة المصرية العام الماضى 400 مليون دولار لتبلغ 6.5 مليار دولار مقابل 6.1 مليار دولار عام 2004، وقد إرتفع عدد السياح الذين زاروا مصر خلال عام 2005 ليصل إلى 8 ملايين و600 ألف بزيادة نصف مليون سائح على عام 2004.

زهير جرانة

وبلغ عدد الليالى السياحية 85 مليون ليلة. وقد صرح زهير جرانة وزير السياحة خلال لقائه بجمعية الكتاب السياحيين برئاسة جلال دويدار بان الوزارة تسير وفق خطة محددة تهدف إلى زيادة الطاقة الفندقية بمقدار 15 ألف غرفة توفر 200 ألف فرصة عمل كل عام، وزيادة عدد السائحين الوافدين بمقدار مليون سائح سنوياً، وقد تقرر بدء حملة إعلامية داخلية فى منتصف مارس الجارى تستمر لمدة خمس سنوات تحت شعار «سياحة بلدنا .. خير لنا كلنا»، وتصل تكلفة هذه الحملة إلى 20 مليون جنيه سنوياً»

البقاء لله وحده

الكاتب الصحفى

محمد شاكر والسيدة حرمه

يشاطرون العميد

عبد الفتاح حميده

نائب مأمور سجن الحضرة الأحزان

فى وفاة المغفور لها بإذن الله

والدة سيادته

ألهم أهل الفقيدة الصبر والسلوان

أسكنها الله فسيح جناته

وسائل الربط للميناء بالداخل والخارج

"Port Hinterland Connections"

مهندس / محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

تمتاز الموانئ المركزية ذات الصبغة العالمية بتمتعها بشبكة مواصلات ممتازة تربطها بالمناطق الأساسية المحيطة التى تخدمها والتى تعرف عالميا باسم (Hinterland Connections). ومفهوم كلمة (Hinterland) هى المنطقة / المناطق التى يتم تداول البضائع محيطيا من خلال الميناء بها أى المناطق التى يخدمها الميناء فى مجال تداول البضائع.

وتنقسم هذه الروابط إلى أقسام معروفة مثل الطرق الجوية (الإتصال الجوى بالطائرات)، والطرق البرية (النقل بالشاحنات والسكك الحديدية) والسكك الحديدية (النقل بالقاطرات) وكذلك وسائل الإتصال البحرى المحيط (من خلال سفن الفيدر) بالإضافة إلى قنوات الملاحة الداخلية (النقل بالبارجات).

شكل (1) النقل الداخلى للحاويات بالبارجات

وللتحديد الدقيق لإمكانية عمل أو مد روابط موجودة لميناء فإنه يلزم عمل دراسة شاملة لشبكات الطرق والخطوط الحديدية وإمتداداتها الحالية قرب الموقع المقترح للميناء الجديد المزمع إنشاؤه (ومنها تكلفة الأرض - إمكانية مد الخطوط الحديدية - إمكانية مد الطرق البرية - إمكانية إنشاء المطارات) مع وجود أقل العوائق لإمكانية المد داخل الميناء نفسه وحتى المناطق المطلوب نقل البضائع إليها. وبالنسبة لإستخدام قنوات الملاحة الداخلية فإنها تكون مين إتصال إضافية لنقل البضائع هذا بالإضافة لخطوط الأنابيب والتى تعتبر الوسيلة الأساسية، والفعالة لنقل بضائع البلك السائل.

وبالنسبة للمفاضلة بين التخطيطات المقترحة فإنه تتم عملية الإختيار النهائية من بينها لأفضل التخطيطات من وجهة النظر لوسائل الربط للميناء لتكون أحد الدعائم الأساسية فى التقييم النهائى للبديل المختار. والأشكال من (1) إلى (3) توضح وسائل الإتصال المختلفة من وإلى الميناء (البحرية والبرية). وهذه الشبكة توفر الخدمة للعملاء (الموانئ والتوكيلات الملاحية ووكلاء الشحن وأصحاب السفن وغيرهم) من أصحاب الحاويات المنقولة وذلك للمتابعة والإطمئنان على مسار الحاويات المنقولة ووصولها للهدف المطلوب.

شكل (2) النقل الداخلى للحاويات بالسكك الحديدية



شكل (3) النقل الداخلى للحاويات بالطرق البرية

محطات وأخبار

توقعات منظمة السياحة العالمية

تتوقع منظمة السياحة العالمية زيادة عدد السياح فى العالم العام الجارى بنسبة 4 إلى 5%، وذلك بعدما نمت السياحة العام الماضى رغم الكوارث الطبيعية والهجمات الإرهابية، وزادت بنسبة 5.5% عام 2005 ليرتفع عدد السياح إلى 808 ملايين سائح. وقد سجلت السياحة أسرع نمو لها فى أفريقيا حيث بلغ 10%. ونمت السياحة فى آسيا بنسبة 7%.

بورسعيد لازالت منطقة حرة

تمت الموافقة على التقرير التكميلى الذى أعدته اللجنة المشتركة من لجنة الشئون الإقتصادية ومكتب لجنة الخطة والموازنة والخاص بمشروع قانون تعديل بعض أحكام القانون رقم 5 لسنة 2002 بالغاء العمل بقانون ونظام تحويل مدينة بورسعيد إلى المنطقة الحرة، وتقضى هذه التعديلات بمد العمل بنظام المنطقة الحرة ببورسعيد لمدة سنتين إضافيتين تنتهى عام 2009 بدلاً من 2007، وإستمرار العمل بالحصص الإستيرادية المقررة لمدينة بورسعيد فى 22 يناير عام 2005 لجميع السلع وفقاً لأحكام المادة الثالثة من القانون رقم 5 لسنة 2002 وذلك حتى 22 يناير 2009.

التحليل داخل الموانى

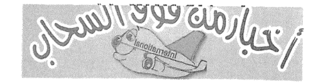
التقى السيد أبو القمصان رئيس قطاع سياسات التجارة الخارجية بالمستوردين أعضاء جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، وذلك لحل مشاكلهم. وقد صرح أبو القمصان بأنه تم الإتفاق مع وزراء التجارة والصحة والزراعة على عدم توقف معامل التحليل للواردات فى الأجازات الأسبوعية والرسمية، وعلى أن تتم عمليات التحليل داخل معامل الموانى بالنسبة للسلع الغذائية المستوردة، وتعتبر مصر الدولة الوحيدة فى العالم التى تعطى المستورد مهلة أسبوعين للتصرف فى الرسائل المستوردة المرفوضة، وقد طالب المستوردون فى هذا اللقاء ضرورة اللجوء إلى شركات مراجعة متخصصة لفحص بيانات السلع المستوردة.

أرباح بنك أبو ظبى

سجل بنك أبو ظبى التجارى عام 2005 أرباحاً صافية بلغت 1.96 مليار درهم (520 مليون دولار) بزيادة 139% عن العام السابق، كما زاد صافى الدخل من الفائدة بنسبة 62% ليصل إلى 1.37 مليار درهم، وكانت نسبة الزيادة فى الدخل من الرسوم والعمولات 307% لتصل إلى 1.26 مليار درهم.

زيادة النمو الإقتصادى الصينى

أصبحت الصين واحدة من أكبر خمس دول فى العالم إقتصادياً، وذلك بعد أن تجاوزت نسبة النمو الإقتصادى فيها 9% عام 2005 وقد صرح شين بنج دونج الخبير الإقتصادى أنه من المتوقع أن يزيد معدل النمو الإقتصادى إلى 9.5% و 10.3%، وبذا تتفوق نسبة النمو الإقتصادى الصينى على المعدل الأوروبى 5 مرات علاوة على منافسة نظيره البريطانى .



ضريبة لتمويل مساعدات التنمية

رحب كوفى عنان الأمين العام للأمم المتحدة بإقرار برلمان فرنسا فرض ضريبة على تذاكر الطيران المصدرة محلياً لتمويل مساعدات التنمية فى الدول النامية، وذلك إعتباراً من أول يوليو القادم، وتتراوح هذه الضريبة بين يورور واحد و40 يورور حسب مسافة الرحلة ودرجة السفر

ممر جديد بمطار القاهرة

أعلن الطيار فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة الجوى بأنه سيتم فى الشهور الأولى من العام الجارى توقيع عقد لإنشاء الممر الجديد بالمطار الذى ستصل تكلفته إلى 420 مليون جنيه، وسيتم تنفيذ هذا المشروع طبقاً للمواصفات العالمية التى تسمح بهبوط الطائرات العملاقة الجديدة التى دخلت سوق النقل الجوى، وليتم إستخدام هذا الممر فى الأحوال الجوية السيئة

طائرات جديدة لمصر للطيران

تتسلم الشركة القابضة لمصر للطيران أولى طائراتها الجديدة طراز "بوينج 800/737" خلال شهر سبتمبر القادم من أصل 12 طائرة سبق التعاقد عليها، وتتسع الطائرة لحوالى 150راكباً، وقد صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة بأن تسليم الطائرات الجديدة سيتم تباعاً حتى نهاية عام 2008 بواقع طائرتين كل عام.

خطة تطوير مستقبلية

صرح اللواء أحمد سعيد رئيس الشركة الوطنية للملاحة الجوية بأنه تم وضع خطة التطوير المستقبلية التى تشمل التعاقد على إنشاء شركة جديدة لمحطات الأقمار الصناعية بتكلفة 65 مليون جنيه، يتم تنفيذها خلال 30 شهراً، وذلك للقضاء على مشاكل الإتصالات بين المطارات المصرية ومركز الملاحة الجوية المسئول عن إدارة الحركة الجوية فى المجال الجوى المصرى وكذلك بين المركز وبين الطائرات فى الجو، بجانب نقل المعلومات الرادارية من شبكة محطات الرادار المدنى المنتشر فى مصر.

خسائر صناعة الطيران

بلغ حجم التعامل داخل بنك التسوية المالية لمبيعات شركات الطيران داخل "الإياتا" حوالى 190 مليار دولار سنوياً، كما وصلت خسائر صناعة الطيران العالمية خلال العام الماضى إلى نحو 7.5 مليار دولار، وذلك بسبب زيادة أسعار الوقود حيث بلغ حجم إستهلاك الوقود لشوكات الطيران العام الماضى إلى مايزيد عن 85 مليار، وتصل تكلفة كل دقيقة طيران إلى حوالى مائة دولار، ومن المتوقع أن تصل حاجة شركات الطيران فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى أكثر من ألف طائرة قيمتها 124 مليار دولار حتى عام 2020.

إستثمارات عام 2006



رصدت الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية مليار و600 مليون جنـ ميزانية للإستثمارات عام 2006 وقد صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة بأنه سيبدأ فى الربع الأول من العام إستخدام إستراحة كبار الزوا بمبنى الركاب رقم (1) الذى تكلفت أعمال تجديدها وتطويرها 22 مليون جنيـ وأشار مناع إلى معدلات نمو الركاب شهدت زيادة كبيرة العام الماضى بلغ 11% لمطار القاهرة 22% للمطارات الداخلية

المعرض الدولى للطيران

يقام معرض "إفيكس" الدولى للطيران بمدينة شرم الشيخ فى الفترة من 7–10 مارس الجارى، وقد تم الإنتهاء من إعداد جميع البرامج اللازمة للتسويق للمعرض من خلال مختلف المعارض الدولية والبورصات العالمية للسياحة والطيران بمختلف دول العالم، وقد تم إعتماد قطاع الكرنك بمصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة كشركة السياحة الرسمية المسئولة عن هذا المعرض، كما تم إعداد وتجهيز موقع خاص على الإنترنت يحوى برامج سياحية مميزة بإحدى عشر لغة.

خط مباشر بين بيروت والرياض

تم تدشين خط جوى مباشر بين بيروت والرياض مخصصاً لرجال الأعمال مع وصول أول طائرة تابعة لشركة الخيالة السعودية الخاصة إلى مطار بيروت الدولى، وستبدأ الشركة رحلة واحد إسبوعياً على أن تزيد رحلاتها على هذا الخط مستقبلاً

إنشاء المطار رقم 3

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة المصرية بأن عمليات الإنشاء الخاصة بالمطار رقم 3سوف تنتهى فى النصف الثانى من عام 2007، وقد تم الإتفاق مع وزارة المالية على الخامات والمستلزمات التى يتم إستيرادها من الخارج لإستخدامها فى عمليات التشييد، ومن المتوقع أن تصل تكلفة إنشاء المبنى إلى 2 مليار و240 مليون جنيه

قرية بضائع جديدة

يولى الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى إهتماماً كبيراً بتطوير قرية البضائع الحالية وإنشاء قرية جديدة لإستيعاب الزيادة الكبيرة المتوقعة فى تجارة الترانزيت بمطار القاهرة بين أفريقيا وآسيا وأوروبا، ومن المتوقع تنفيذ هذا المشروع فى العام المالى المقبل على مساحة 24 ألف مترمربع.

تطبيق برنامج "الإياتا"

طبقت مصر للطيران برنامج "الإياتا" لمنع الحوادث الأرضية للطائرات والذى يهدف إلى تخفيض معدل الحوادث على مستوى العالم. وقد أبدى "ماريذيو" مدير مشروع "الاياتا" لمنع الحوادث خلال زيارته لمصر سعادته بسير العمل فى المشروع والخطوات الإجرائية التى إتخذتها مصر للطيران لتنفيذه، وقد تم الإتفاق على مجموعة من التوصيات وفقاً للبرنامج.

الإشادة بإمكانيات مصر للطيران

أشاد وفد هيئة سلامة الطيران المدنى الأوروبى بإمكانيات مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية، وقد حصلت الشركة لأول مرة فى تاريخ شركات المنطقة على شهادة إعتماد من الإتحاد الأوروبى "الإيازا" التى تسمح لها بصيانة الطائرات الأوروبية والأمريكية، وقد صرح المهندس عبد العزيز فاضل رئيس الشركة بأن هذا النجاح جاء نتيجة تخطيط جيد منذ عام 2002 للحصول على هذه الشهادة التى تعد قفزة فى تاريخ مصر للطيران.

المصرية تحقق أرباح

حققت الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية المصرية صافى ربح قدره 92 مليون جنيه فى الميزانية الأخيرة التى إعتمدتها الجمعية العمومية بزيادة مليونى جنيه عن العام السابق.

تنمية قدرات الأفراد ودور هذه التنمية فى تطوير الإدارة

بقلم محاسب/ سعيد رجب شرف
المستشار المالى والإقتصادى



إن الإنسان هو حجر الأساس لأى مجتمع - ولابد لأى دولة تبغى الوصول إلى قمة النجاح أن تعد هذا الإنسان الإعداد الجيد الذى يجعل منه قوة إقتصادية منتجة لنفسه ولأسرته ولمجتمعه الذى يعيش فيه وكذلك للعالم أجمع.

فالتنمية الشاملة الراقية تبدأ بساحة التنمية البشرية - لأن جودة العنصر البشرى هى أولى المدخلات التى يتطلبها نظام الجودة الشاملة فى النظام الإقتصادى العالمى الجديد الذى يقوم على المعرفة الكونية - كما أن جودة العنصر البشرى تلعب الدور المحورى فى حضارة المعرفة الجديدة والمقصود بها حضارة العقل والفكر.

هكذا يمثل الإنسان عنصراً أساسياً فى التنمية المستدامة - فهو أداتها وصانعها وهو فى نفس الوقت هدفها - وتنمية الإنسان فى المجالات العلمية والتكنولوچية والفنية والثقافية والإقتصادية والإجتماعية والأخلاقية وغيرها من المجالات العلمية والإنسانية الأخرى أصبحت حتمية - لأن ثروة الأمم فى عصرنا الراهن تعتمد على ما تملكه من ثروة بشرية وليس كما كانت فى الماضى على قدر ما تملكه من ثروات أو موارد طبيعية.

وتنمية البشر وأحداث تنوعهم وتميزهم لا يأتى إلا عن طريق التعليم فى جميع مراحله حيث التكوين والتثقيف والتدريب والتأهيل والممارسة الخلاقة للعلم فى إطار ثقافى سوى من القيم والأخلاق والسلوك والقدوة الحسنة والإنتماء للوطن والولاء له.

وإذا كان الإستثمار فى التكنولوچيا الحديثة لتحقيق التنمية وزيادة معدلات نموها أصبح من الأهمية بمكان .. فأن هذا الاستثمار يفقد قيمته إذا لم يقابل بإستثمار مماثل فى القوى البشرية التى تتولى إدارة وتشغيل وصيانة وتطوير هذه التكنولوچيا - فالتعليم يستهدف أكمل وأشمل تطوير ممكن للفرد من خلال ثلاثة مقومات رئيسية ينفرد بها الإنسان هى:-

أولا: المعرفة بدلالاتها الثلاثية وهى المعرفة العلمية والمعرفة الإنسانية والمعرفة الكامنة وراء أنواع الفنون المختلفة بجانب محاولة فهم طرق إنتاجية مستقبلية.

وثانيا: القيم والسلوك والأخلاق.

وثالثا: الخبرة والمهارات - وبعد ذلك يأتى التدريب لأنه يستهدف فى المقام الأول ربحية الإنتاج - لأن التدريب أساساً يستهدف إنتاجية موجودة فعلاً.

ومن المهم أن نؤكد هنا أن التعليم بمعناه العصرى هو التعلم مدى الحياة، وتمكين الإنسان من خبرات التعليم الذاتى - لأنه من المسلم به أن المؤسسة التعليمية فى أحسن حالاتها لا تشكل الا 40% من الإطار المعرفى للإنسان - أما نسبة الـ 60% الأخرى فتكتسب من خلال التعلم الذاتى الذى يركز على الخبرات التى تتراكم من خلال العمل ومن خلال الخبرات والقدرات الحياتية والإبداعية التى تشكل قدرة الفرد منا على حل المشاكل التى تقابله وابتكار كل جديد - كما أنه من خلال هذه القدرات تجعلنا نعرف كيف نواجه التهديدات والتحديات وكيف نلحق بالأمم الأخرى على الصعيد الإقتصادى والفنى والفكرى والسياسى والدبلوماسى.

كما أن تطوير التعليم أصبح ضرورة من أهم ضروريات التنمية البشرية حيث أصبح وثيق الصلة بينه وبين كل المهن فى المجتمع لذلك فإن التعليم المستمر أصبح من الأمور الهامة فى حياة هذا المجتمع.

وحتى تتحقق تنمية قدرات الأفراد بصفة مستمرة يجب العمل على :-

أولا: تنمية الطفولة المبكرة.

ثانيا: أعمال مبدأ تكافؤ الفرص.

ثالثا: التوسع فى التعليم.

رابعا: التميز فى التعليم.

خامسا: العناية بالجودة الشاملة.

ونوضح هذه الأساسيات الخمسة كالأتى:-

أولا : تنمية الطفولة المبكرة:-

فإنه يجب أن يضع التعليم البنية الأساسية بالكامل فى السنوات الأولى من عمر الطفل وبالأخص السنوات الست الأولى من العمر - لكن جزءا من هذه السنوات الست لا يجب أن يقع تحت سيطرة المؤسسة التعليمية فقط وهى السنوات الأربع الأولى من العمر - لذلك من المهم أن توجد آلية تضمن قدرات الطفل فى تلك السنوات والإستفادة منها- ويجب أن نؤكد أن إستثمار مرحلة الطفولة المبكرة فى التعلم وتنمية قدرات الطفل العقلية يجب ألا يتم على حساب حق الطفل فى ممارسة طفولته- فمن المهم التوفيق بين متطلبات التعلم وحق الطفل فى التمتع بطفولته وإشباع حاجاته الطبيعية كالحب والحنان والعطف والتقدير والإنتماء وحب الإستطلاع والنجاح.

ثانيا : أعمال مبدأ تكافؤ الفرص:

فيجب بجانب إهتمامنا بالطفل فى سنواته الأولى من حيث تنمية قدراته وإشباع حاجته الطبيعية من الحب والحنان أن نواصل إهتمامنا به من حيث تقدمه فى التعليم والعمل على تطوير مهاراته.

ثالثا : التوسع فى التعليم:

فكلما كانت مدد التعليم أطول كلما كانت قدرة الإنسان وفرصه الإقتصادية والإجتماعية أكبر - فكلما زادت فرص الإنسان فى التعلم أكثر كلما زادت معرفته وإمكانياته فى التقدم والرقى أكثر.

رابعا : التميز فى التعليم :

حيث أن صناعة الإنسانية ممثلة فى خلق مواطنين قادرين على المنافسة فإنهم يكونون الأقدر على التنافس مع غيرهم فى فرص العمل وفى مجالات الترقى.

خامسا: الجودة الشاملة:

ولتحقيق هذا المبدأ يجب الإهتمام بالتعليم المتميز - فالعالم اليوم فى إطار النظام العالمى الجديد قد إجتاح كل الحواجز والسدود والحدود وإعتنق مبدأ الجودة الشاملة حيث أصبح المبدأ هو الوصول إلى الإنتاج بلا عيوب وأصبح من المهم إستثمار كل طاقة بشرية ورعاية كل موهبة وكل إبداع من حيث البحث العلمى والإختراعات الحديثة.

وتعتبر تنمية القدرات الوطنية فى مجال التعامل التكنولوچى هى المدخل والحلقة الرئيسية لترشيد التعامل التكنولوچى فى المجتمع وزيادة قدرته على توليد التكنولوچيا المحلية والإستفادة من عمليات نقل التكنولوچيا من الخارج وذلك بعاملين إثنين هما:

1- حشد وحفز القدرات العلمية والتكنولوچية لتزيد من إسهاماتها كما وكيفا عن طريق توفير الرعاية لها وتطوير كيانها وإدارتها.

2 - تنظيم وترشيد الإسهامات الأجنبية فى التكنولوچيا والسلع والخدمات ومن المهم أن نعرف أن تنمية القدرات الوطنية تستلزم توافر إطار إجتماعى وسياسى ومناخ من شأنه إطلاق طاقات أفراد هذا المجتمع - فضلا عن إنها تتطلب مستويات عديدة ومهارات مختلفة عملية ومهنية وحرفية - لذلك يتعين النظر إلى عملية تنمية القدرات الوطنية نظرة شاملة بحيث تصفح عن:

1 - إتضاح الأهداف التكنولوچية وإقتناع متخذى القرار بضرورة الإعتماد على القدرات الوطنية.

2 - وجود الحوافز المادية والأدبية

3 - توافر البنية الأساسية اللازمة لذلك

4 - وجود نظام تسوده القيم والأخلاقيات والوعى الملائم لتطور العلم والتكنولوچيا.

5 - وجود الحاجة الإجتماعية إلى التكنولوچيا وتطوير التشريعات القائمة التى تحقق ذلك.

ويجب ألا تتوقف تنمية القدرات الذاتية على الإطار الإقتصادى والإجتماعى والسياسى الداخلى فى المجتمع بل أن هناك إطاراً دوليا ينبغى أخذه أيضا فى الإعتبار خاصة مع ما يتسم به العصر الحالى من متغيرات دولية سريعة بالإضافة إلى مشكلة زيادة السكان وإختلال توازن البيئة والتلوث ونضوب الموارد - فضلا عن التطوير التكنولوچى للإتصالات والمواصلات وطفرة الإبتكارات ووسائل المعرفة والثورة العلمية فى وسائل الإنتاج، وكذلك الرغبة فى التغيير والتخلص من المنتجات القديمة.

ولتنمية القدرات الذاتية للأفراد فهناك نوعين:

أولهما: قنوات داخلية

ثانيهما: قنوات خارجية

فمن ناحية القنوات الداخلية فهى جهات التعليم والتدريب ومراكز البحث والتطوير التكنولوچى وقطاع الإنتاج والخدمات - أما القنوات الخارجية والمقصود بها الدولية فهى التى تنظمها إتفاقيات نقل التكنولوچيا والإستثمار الأجنبى والتعاون الدولى - كما ينبغى أن تكون تنمية القدرات الوطنية عن طريق التعليم والتدريب وفى إطار العلاقة بين حلقات العملية التكنولوچية وتنمية القدرات الوطنية نجد أن العملية التكنولوچية تبدأ بوجود طلب أو حاجة إلى تكنولوچيا لإنتاج سلع أو تقديم خدمات. ويستتبع ذلك تقرير أحد أمرين:-

1- اللجوء إلى توليد تكنولوچيا محلية.

2 - نقل تكنولوچيا أجنبية.

ففى حالة اللجوء إلى توليد تكنولوچيا محلية فإنه يتطلب توفير وتنمية قدرة منظمة على تحليل الإحتياجات وتكنولوچيا إنتاجها بهدف التعرف على ما يمكن تدبيره منها بالقدرات المحلية.

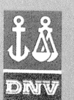
أما نقل التكنولوچيا الاجنبية فيتم عندما تكون التكنولوچيات خارج قدرة المجتمع ويتقرر إستيرادها من الخارج.

وفى حالة أخرى يمكن إتخاذ قرار بتطوير تكنولوچيا محلية - وفى هذه الحالة فإنه يتم أولا دراسة البحث وتطوير وتصميم المنتج ثم إنشاؤه وتصنيع المعدات ثم يتم التشغيل والإنتاج والتسويق والإنتشار ثم التحسين والتطوير وفى كلتا الحالتين (توليد تكنولوچيا محلية أو نقل تكنولوچيا من الخارج) حيث يكون لمراكز البحث الدور الرئيسى - ومن ثم ينبغى التخطيط وإتخاذ القرار لما سوف يتم نقله من الخارج وما سوف يطور محلياً فى وقت مبكر فحتى تتمكن هذه المراكز من تطوير التكنولوچيات المطلوبة محلياً أو الإشتراك فى فك الحزمة التكنولوچية المستوردة ومحاولة إنتاج بعض مكوناتها.

وإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع تنمية قدرات الأفراد - ليتمكن هؤلاء الأفراد من تنمية العملية الإدارية .

والله ولى التوفيق ...





Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

SERVING ALL OVER THE WORLD





EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.



DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

This is to certify that
THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM
of



Barwil
with offices as per attachment

NS-EN ISO 9001 : 2000

This Certificate is valid for the following product or service ranges

**Port & Marine Services
including handling of Cargo and Logistic Solutions.**

Original certificate valid from
2002-10-19

This Certificate with Appendix is valid until
2005-10-16

Geir Thoisong
Lead Auditor



Place and date
Høvik, 2004-10-06

For the accredited unit
Det Norske Veritas Certification AS

Sissel Vaksvik
Management Representative

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

Det Norske Veritas Certification AS, Veritasveien 1, N-1322 Høvik, tel. +47 67 57 99 00, fax. +47 67 57 99 11

Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

office: Hussein Hassab & Beni El-Abbasi Street
Building (2) Sultan Hussein
Egypt

Telephone: +20 3 484 3510
Telefax : +20 3 486 9555

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com







وفى أولى مقترحات الغرفة لوزير النقل

تعقيباً على مانشر حول بيع شركات الحاويات المصرية لشركات عالمية

رئيس القابضة للنقل البحرى:

بيع شركات الحاويات للأجانب لن يؤدى للاحتكار



□ كتب — خالد سيف الدين - خدمة FN:

نفى اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ان يؤدى بيع شركات تداول الحاويات الوطنية لشركات عالمية الى احتكارها لهذا النشاط.

وأكد يوسف أن وزارة الاستثمار ممثلة فى الشركة القابضة للنقل البحرى وضعت شروطا للحفاظ على المصالح الوطنية عند بيع مثل هذه الشركات فى مقدمتها ضمان استمرار ربحية هذه الشركات بل وزيادتها وتشغيل العمالة المصرية وجذب خطوط ملاحية عالمية جديدة للموانئ المصرية.

وارجع يوسف اتباع وزارة الاستثمار لسياسة بيع الشركات الرابحة لعدة اسباب اولها ان هذه الشركات بدون ضخ استثمارات جديدة مستقبلية ستتراجع نظرا لطبيعة نشاطها والذى يتطلب التطوير المستمر وهو ما يوفره دخول شركات عملاقة ذات سمعة عالمية فى هذا النشاط وهو ما يؤدى الى جذب خطوط ملاحية للموانئ المصرية مما يجعل مصر تحصل على نصيبها العادل من الخطوط العالمية.

واوضح يوسف ان النصيب من الحاويات ضعيف جدا ولا يزيد على 2 مليون حاوية سنويا لكل الموانئ المصرية رغم ما تتمتع به من مميزات عديدة.

فى حين يقدر عدد الحاويات التى تدخل ميناء سنغافورة بنحو 21 مليون حاوية!!

كانت الشركة القابضة للنقل البحرى قد اعلنت مؤخرا وجود عروض عالمية لشراء ثلاث شركات للحاويات هى الاسكندرية وبورسعيد ودمياط وان هذه الشركات تحقق ربحية عالية.

بادرت الغرفة فى عرض المقترحات وإبداء الرأى حول ما نشر عن بيع شركات تداول الحاويات المصرية لشركات عالمية لما تتصف به هذه الأستثمارات من أبعاد إستراتيجية سيكون لها بالغ الأثر على السوق الملاحى المصرى .

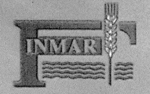
وقد أشارت الغرفة فى خطابها لوزير النقل ورئيس قطاع النقل البحرى ورئيس هيئة ميناء الأسكندرية لبعض الأسس والمعايير التى ترى ضرورة توافرها قبل إتخاذ القرار النهائى فيما نشر منها :

١- السعي إلي أن يكون في كل ميناء أكثر من شركة لتداول الحاويات ، حتي لا يتحول نشاط تداول الحاويات في الموانئ من " حكر القطاع العام " خلال مرحلة زمنية منقضية ، إلي " حكر للقطاع الخاص " خلال المرحلة المقبلة ، و من المتصور أن الصورة الثانية لو تحققت فستكون أسوء في أدائها و نتائجها من الصورة الأولي بما يستدعي وضع ضوابط لعدم الوصول إلي هذا الشكل .

٢- الحرص علي ألا يسيطر علي هذه الشركات أحد ملاك السفن أو شركة ملاحية لضمان تحقيق العدالة و الشفافية في التعامل مع الشركات الملاحية الأخري و توزيع الأعمال .

٣- كما ينبغي التأكد من سابقة الخبرة لدي الشركة " المستثمر الرئيسي" ، مع توفر الضمانات التي بمقتضاها تحقق محطة الحاويات بعد الخصخصة معدلات عالية للأداء تتناسب مع المعدلات العالمية المعروفة و تزيد عن المعدلات التي يتم تحقيقها بالفعل ، قبل عقد صفقة البيع لمحطة حاويات و ضمان تحقق مستويات معينة في الإدارة .

وفى نهاية الخطاب وضعت الغرفة بصفتها أحد أعرق التجمعات المهنية المتخصصة في مجال خدمات النقل البحري خبرة أعضاءها في حالة طلب المشورة فيما يتعلق بتحقيق هذه الضوابط و المعايير بالشكل الأمثل فيما يخص محطات الحاويات المصرية علي وجه الخصوص .



شركة فينمار للملاحة

شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



يعمل بانتظام بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا





يعمل بإنتظام بين الاسكندرية وموانى اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



الاسكندرية: ٣ ش فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل ٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨-٤٨٦٢٥٠٠
فاكس / ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس / ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية
مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥-٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط: ميناء دمياط بجوار شركة الحاويات / تليفون وفاكس / ٠٥٧/٣٢٠٢٢١
الفروع: القاهرة - السويس

نشأت الديهي يكتب

eldeehy@Yahoo.com

فى مقابلة مع إذاعة BBC سألتنى المذيعة اللامعة (ناهد نجار) فى برنامج (نقطة حوار عن السبيل للخروج من أزمة الرسوم الكاريكاتيرية فكانت فكرة هذا المقال).

ما لكم لا ترجون لله وقاراً ؟؟!!

نحن نتسول إعتذارا أظنه لن يجئ من مجتمع غربى يكيل بمكيالين على الدوام، إن الإساءة للرسول الكريم صلى الله عليه وسلم بدأت أول ما بدأت داخل المجتمعات الإسلامية، أسئ للنبى صلى الله عليه وسلم يوم غابت الحرية وعم الظلم وشاع الفساد، أسئ له (ص) يوم ظلم المسلم أخاه المسلم، يوم إنهارت الأخلاق وعم الإنحلال، يوم تبدلت المفاهيم وصارت الأخلاق والمبادئ رجس من عمل الشيطان وصارت الخلاعة والبلادة والنفاق هما الأسس الحاكمة، يوم إنبطح الحكام المسلمون أو الذين يحكمون دولا إسلامية أمام أوامر ورغبات سيد الكون المقيم في البيت الأبيض، أسئ للنبى يوم حوربت لا إله إلا الله فى بلاد الإسلام وطمست معالم الحضارة والتاريخ الإسلامى وباتت الأنظمة والحكومات الإسلامية وخصوصا العربية منها تتنصل من كونها حكومات وأنظمة لدول إسلامية، وبدأت تلك الأنظمة ضرب الحركات الإسلامية التى تدعو إلى العودة إلى مبادئ وأخلاقيات الإسلام حتى إحتقنت الأوضاع وخرج من تحت عباءة هؤلاء من فرق وملل وجماعات ترتدى لباس الإسلام وتدعو بإسمه لكنهم فى الواقع كانوا بعيدين كل البعد عن الإسلام السمح فبدأوا سلسلة «الجهاد العشوائى» الذى لا يفرق بين قتل النفس بالحق وبالباطل وبالفعل سطر هؤلاء تاريخا جديدا للحركات الإسلامية التى إبتعدت بحق عن تعاليم الدين وصارت معروفة بإسم (الإرهابية) والحقيقة أن هؤلاء وجدو تعاطفا وصل لدرجة التأييد من القاعدة العريضة للشعوب الإسلامية والسبب من وجهة نظرى هو فساد الحكومات والأنظمة الإسلامية وإزدواج وإنحراف المعايير الغربية التى تكره كل ما هو إسلامى حيث لا تفرق فى ذلك بين الكفاح والنضال المشروع لجماعة مثل «الإخوان المسلمون» سواء فى فلسطين أو بقية البلاد العربية وبين جماعة مثل التكفير والهجرة والجهاد وخلافه، صارت الأمور حيص بيص، لقد صنعت الأنظمة الحاكمة تلك الجماعات عندما فسدت تلك الأنظمة وبدأت تلك الأنظمة حربها الضروس ضد تلك الجماعات مستعينة فى ذلك بالغرب الذى وجد ضالته كى يعيد رحلة الإستعمار والتدخل السافر فى مقدرات هذه الشعوب، إذا القضية ليست وليدة الرسوم الكاريكاتيرية الحقيرة التى رسمها حقير فى دولة حقيرة ومجتمع حيوانى شهوانى لا يعرف للأخلاق طريقا ولا للمبادئ طريقة، القضية بدأت هنا، والإساءة بدأت هنا، المصيبة صنعناها بأنفسنا ضد رسولنا ومعتقداتنا وحضارتنا.

إن الرسول الكريم معلم البشرية محمداً صلى الله عليه وسلم كان خلقه القرآن، كان قرآنا يمشى على الأرض، قال له ربه {وإنك لعلى خلق عظيم}، {لو كنت فظا غليظ القلب لانفضو من حولك}، {إنا أرسلناك شاهدا ومبشرا ونذيرا وداعيا إلى الله وسراجا منيرا}، كم مرة أوذى صلى الله عليه وسلم؟ وأسيء إليه؟ فماذا كان رد فعله صلوات الله وسلامه عليه لقد قال قولته الشهيرة التى تعد قدوة وميثاق عمل «اللهم إهدى قومى فإنهم لا يعلمون، لعل الله يخرج من أصلابهم من يوحد الله» صدق من سماه الرؤوف الرحيم، رسولنا الكريم (صلى الله عليه وسلم) لن ينقص من قدره ومقامه ومنزلته، السفهاء والغوغاء، فهم موجودون فى كل زمان ومكان، تحركهم أيدى الضلالة والتآمر على البلاد والعباد من حيث يشعرون أو لا يشعرون، وكما ذكرت مجلة التوحيد «كيف يوصف نبينا الكريم بالقاتل والمعتدى وهو الذى عفا عن أهل مكة يوم الفتح الأعظم فقال صلى الله عليه وسلم: «يا معشر قريش، ما ترون أنى فاعل بكم؟ قالوا: خيرا، أخ كريم وابن أخ كريم، فقال قولته الشهيرة: «اذهبوا فأنتم الطلقاء».

وواصلت المجلة تساؤلها «هل وصلنا إلى هذه الدرجة من الهوان والتى لا نستطيع معها أن ندافع عن نبينا صلى الله عليه وسلم بما يليق بشخصه العظيم؟!! إن أمة الإسلام ليست رخوة متضاءلة أمام ثقافة أعداء الإسلام فى الغرب ومفهوم الحرية الذى يدعونه، إن أشد ما يؤلم النفس ويؤثر فيها تلك التصريحات التى تصدر من مسلمون يطلبون إعتذاراً ويلحون فى الطلب حتى درجة الإنبطاح والتسول، الإعتذار غير مطلوب فالمسلمون لا يستحقون إعتذارا، والإعتذار الواجب هو إعتذار من المسلمين لرسول الإسلام على ما فرطوا فى حقه وفى تعاليمه وفى طريقه القويم الذى رسمه لنا يوم ساد المسلمون العالم من أقصى الأرض إلى أقصاها، الرسول لن يقبل إعتذاراً حقيراً من مجتمع حقير، لكنه سيكون راضياً عنا لو أحسنا صنعاً وإعتذرنا نحن له صلى الله عليه وسلم، ولكن كيف يكون الإعتذار؟!! هل نجتمع فى ساحات المساجد ونلعن أمريكا وإسرائيل والغرب وندعو على الدانمارك؟ هل نملأ الدنيا صياحا وضجيجا؟ هل نرفع الرايات والأعلام عليها شعارات إسلامية؟ كلا كلا .. لا هذه ولا تلك، الإعتذار المطلوب يكون بالعمل والعمل الجاد المخلص، يكون بالصدق فى القول والفعل، يكون بالعدل والمساواة بين الجميع، يكون بمحاربة الفقر والجهل والمرض، يكون بالحرية والمسئولية، يكون ببعث الحضارة الإسلامية من مرقدها، يكون بإحترام العلم والعلماء .. علم الدنيا وعلم الدين على السواء، إن مشاركة المسلمين فى الطب والهندسة والجغرافيا والفلك والكيمياء والطبيعة، الإسلام والمسلمون يملكون حضارة رائعة .. ابن سينا .. ابن الهيثم .. ابن رشد .. الخوارزمى .. ابن خلدون .. ابن النفيس .. وغيرهم الكثير والكثير فى شتى مجالات الحياة، إن وحدة الهدف لابد من أن تسود وتصبح الأولوية القصوى ولكن من يجمع المسلمين ويبعثهم من رقادهم الذى طال؟ على هذه الأزمة توقد نارا إنطفأت بعدما كانت متأججة، على هذه الأزمة تلهب المشاعر ليسهل قيادة تلك الجموع المؤمنة بالله والتائهة عن الطريق القديم، على هذه الأزمة تجعل العالم الإسلامى يعرف أن ضعفه وهو أنه ليس من قلة ولكن من كثرة بلا أنياب وصدق الرسول الكريم «غثاء كغثاء السيل».

إننى على يقين بأن تعاليم الإسلام الحقيقية وقراءة الإسلام الصحيحة غابت عن الساحة وصار الغوغائية والمرتزقة والهواة يصعدون منابر رسول الله صلى الله عليه وسلم، لقد غاب العقلاء وبدت العداوة والبغضاء بين الناس، إن الإسلام الحقيقى موجود .. هناك فى عصر كان فيه «رجال» يحملون مواصفات «الرجولة» الحقيقية كان الرجل من هؤلاء يحركة أمة ويصنع المستحيل ويضحى بحياته فى سبيل نشر كلمة الحق – كلمة العدل – كلمة المساواة.

إننى لا أبحث ... ولا أنتظر رجال دين يقودون العالم، بل أبحث وأنتظر عن رجال «دولة» متدينون، يدينون بالإسلام الحقيقى .. إسلام رسول الله، عندها سيسود العدل والحرية والمساواة، وإذا شاعت تلك المبادئ وصارت هى الحاكمة أنتظر من المسلمين يقظة وصحوة سيشهد لها العالم .. ويقف الغرب مذهولا أمام ذلك المارد العملاق الذى بعث بعد طول رقاد وإضمحلال.

إن فوز «حماس» ألهب حماس الجميع بأن مشروعاً إسلامياً بدأ يظهر ويرى النور بعد نجاحات الإخوان المسلمون فى مصر ومشاركتهم فى الحياة السياسية المصرية، إنى أرى أننا نعيش مرحلة (غروب) للمشروع القومى العربى، ومرحلة (شروق) للمشروع الإسلامى الشامل ولكن هل تصنع الحركات حضارات بعيداً عن الشعوب لابد من المشاركة ... المشاركة البناءة العاقلة الواعية التى تحترم العقل وتعلى من شأنه {أفلا تعقلون}، {أفلا تتدبرون}، {أفلا تبصرون}.

ثم ماذا بعد ..

- تأجيل إنتخابات المحليات لمدة عامين بحجة (طبخ القانون) عفوا (إعداد القانون) على نار هادئة، وببراءة أتساءل ما هو السبب الحقيقى للتأجيل .. أرى وألمح وأحس أن (سيناريو) ماتم إعداده فى الخفاء وتأجيل تلك الإنتخابات هى الإجراء الأهم والأخطر فى هذا السيناريو.
- غرق العبارة السلام – أى سلام .. فكل أنواع السلام مصيره الغرق سلام الشجعان مات بموت عرفات، والباخرة السلام عفوا «بواخر السلام» ستموت حتما بعد ظهور الحقيقة.
- أن شرح الدكتور ريان منتصر السكرى شرحاً وافيا واضحا صادقا مخلصا لقصة الإهمال واللامبالاة والضحك على الدقون .. ماذا بعد؟؟
- أن إنطلقت الجمارك للأمام ومازالت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات «محلك سر» يبدو أن هناك مقاومة للتطوير والتحديث بهذه الهيئة.

متى يشعر الإنسان بالسعادة؟ ولماذا نجد شخص واحد ينتحر كل 40 ثانية؟

نتطرق فى هذا العدد لموضوع قد يبدو بسيط ولكنه يطرح سؤالا عملاقا من الصعب الإجابة عليه وهو كيف ومتى تشعر بالسعادة ولماذا معظم الناس لا تشعر بالرضا النفسى مما يجعلها تيأس وتقتل النفس التى حرم الله قتلها وذلك بالإنتحار فلا تندهش عندما تقرأ أو تسمع الآتى:

بقلم/ وسام غنيم

شخص واحد ينتحر كل 40 ثانية

إن الرجال أكثر ميلا للإنتحار من النسا.. لماذا؟

حيث أشار تقرير من واشنطن أفاد بشئ جديد مثير للدهشة أن شخصاً واحداً فى مكان ما فى العالم ينتحر كل 40 ثانية مما يتفق مع الحقائق التى سجلت سابقاً بأن شخصاً واحداً على الأقل يحاول التخلص من حياته كل ثلاث ثوان وأوضح هذا التقرير الذى أصدرته "منظمة الصحة العالمية" بمناسبة "اليوم العالمى لمكافحة الإنتحار" والذى يوافق العاشر من سبتمبر من كل عام أن عملية إنتحار تتم كل 40 ثانية وهو ما يمثل حوالى مليون وفاة تحدث سنوياً فى العالم ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى مليون ونصف بحلول عام 2020

دور الخبراء ومنظمة الصحة العالمية تجاه ظاهرة الإنتحار

أشار الخبراء إلى أن الإنتحار يشكل ما يقرب من نصف الوفيات العنيفة فى العالم.

إذا ظهرت حوالى 6003 حادث إنتحار ووفيات غامضة فى بريطانيا وأيرلندا عام 2003 وهو ما يفوق عدد حوادث القرن بأكثر من ثلاث مرات ويمثل اليوم العالمى لمكافحة الإنتحار تعاوناً وثيقاً بين الجمعية الدولية لمكافحة الإنتحار ومنظمة الصحة العالمية ويأمل المسئولون فى إحتفالهم بهذا اليوم السنة الثالثة على التوالى فى تحقيق إنتباه عالمى لمثل هذا الموضوع الإجتماعى المهم من خلال الرؤية الدولية للمجتمعات التى لا يتسبب الإنتحار فى وفاة الكثير من مواطنيها والمساهمة فى تحقيق حالات الإحباط والميول الإنتحارية من خلال الإستماع للأشخاص بشكل موثوق فيه وتقبلهم بدون تحيزاً أو تمييز

إرتفاع معدل الإنتحار بالدول الغربية

أشار الخبراء فى بيان صحفى صدر قبيل الإجتماع الدولى بمدينة دوربان بجنوب أفريقيا لمناسبة السلوك الإنتحارى فى الثقافات المختلفة إلى أن أعلى معدلات حوادث الإنتحار وقعت فى مناطق أوروبا الشرقية يليها أمريكا اللاتينية وأقل الدول الإسلامية.

ويرى العالم أن كارثة الإنتحار أكبر من كارثة تسونامى التى ضربت جنوب شرق أسيا العام الماضى وأكبر أيضاً من الأرواح أن حصدتها هجمات الحادى عشر من سبتمبر 2001 بمئات المرات

والأمر يحتاج إلى إتفاقيات عالمية شاملة ومناسبة لتقليل الأعداد الضخمة من حوادث الإنتحار الكاملة أو محاولاته والمشكلات المرتبطة به أو السلوكيات المؤذية الأخرى.

أوضح العلماء أن الإنتحار ينتج عن تفاعل معقد لعوامل سببية معينة منها الأمراض النفسية والعقلية والفقر والإدمان والعزلة الإجتماعية وفقد أى عزيز وصعوبات التواصل مع الآخرين ومشكلات العمل مما يستدعى توافر خبراء وإختصاصيين فى المجالات الطبية والصحية والنفسية للتغلب على مشاعر الإحباط التى تدفع إلى الإنتحار وقتل النفس وتقويم المخاطر وتوفير الخدمات الطارئة والعلاج قصير وطويل الأمد ويرى المسئولون أن توفير طواقم من الخبراء والمتخصصين لا يكفى لحل هذه المشكلة بل لابد من أن يعمل الناس جنباً إلى جنب لتقليل عدد الأشخاص الذين يحاولون قتل أنفسهم والتخفيف من السلوكيات المؤذية فى المجتمع

ما الذى يحدد سعادة الإنسان؟

قامت مجموعة من علماء الإجتماع الأمريكين بدراسة ثبت أن الأثرياء أكثر شعور بالرضا والسعادة من الفقراء ومن هنا إنطلق سؤال هام:وهو

هل درجة سعادة الإنسان تعتمد على مقدار المال؟

* قد وجد باحثون أن درجة سعادة الفرد تعتمد على مقدار المال الذىيجمعه أقرانه بمعنى أنه كلما كان أفقر ممن حوله كانت درجات إستياءه وتعاسته أكبر

* ووجد الباحثون أيضاً عند إستخدام بيانات المسح الإجتماعى العام للفترة من 1973 و 2003 مقارنة بالسن ودخل العائلة الكلى ومستويات السعادة العامة للأفراد الذين تراوحت أعمارهم بين 30: 64 عام أن الصحة البدنية وسلامة الجسم كانت أفضل المؤشرات للسعادة بالرغم من تأثير الدخل النسبى على درجات الشعور بالرضا والسرور.

* وإكتشف العلماء أنه كلما كان الدخل المادى الذى يحققه الآخرين أعلى كلما كانت درجة سعادة الإنسان أقل وخاصة خلال سنوات العمل والكسب من حياته.

هل العلاقات الأسرية تحدد السعادة ؟

لاحظ الباحثون بعد متابعة أكثر من 700 زوج وزوجة أن الأزواج الذين إتفقوا على العمل معاً لتحقيق أهداف مشتركة مثلاً كشراء منزل جديد أو إنجاب طفل أظهروا شعور كبير بالرضا والسعادة والإرتياح النفسى فى علاقتهم الزوجية وكذلك تفاهمهم مع بعض ومناقشتهم لأى مشكلة والتوصل إلى حلول مشتركة ترضى الطرفين.

فالعلاقة الزوجية علاقة ليست أنانية بل تبادلية ووجود القليل من الإختلاف فيها يكسبها مزيد من التماسك والإقتراب والحب والنجاح وقد إكتشف الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء عام 2005 أن هناك حالة طلاق كل ستة دقائق من بين كل 100 حالة زواج ووصل إلى أن هناك تأثير بالغ من المسلسلات التليفزيونية لعرضها نماذج سيئة ومتمردة من الأزواج رافضة السعادة مما يسبب فى حدوث الطلاق وإنتشار الخلل فى العلاقة والعنف فى التصرفات مما يدفع جميع أفراد الأسرة للشعور بالتعاسة والضياع والميل للإنتحار

لا تندهش..اللون فى حياة الإنسان سعادة أو شقاء

يقول د/ سيفان مارتن عالم النفس الذى ركز كثيراً من أبحاثه على الألوان أن للألوان تأثيرات كبيرة على فراج الإنسان وحياته كما يلى

الأخضر: هذا اللون يعمل على القضاء نهائياً على التوتر ويبعث على الهدوء والراحة فهو من الخضرة التى ترتاح لها النفس الإنسانية ويشعرها بالسعادة.

الأزرق: عادة ما يعكس حالة من الرومانسية ويساعد على الإسترخاء وخفض درجة الحرارة ويتطلب رؤيته دائماً لتكون سعيداً.

الرمادى: يسبب حالة من الفتور والبرود الأسرى سواء فى الملابس أو ديكور المنزل ومن هنا يلزم الإبتعاد عنه.

البرتقالى: هذا اللون له فعل السحر فى المساعدة على تعديل المزاج والشعور بالرضا والسعادة.

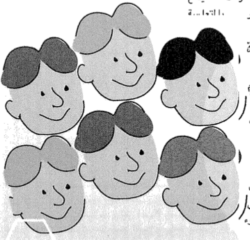
الأبيض: يشع الصفاء ونقاء ويعكس الملامح الطفولية ويظهر الطيبة والبراءة.

وأخيراً: لا أستطيع غير القول أن المصدر الحقيقى للسعادة هو الرضا والإقتناع بأمر الله والإيمان بالقضاء والقدر

فالسعادة شئ نسبى يختلف من إنسان لأخر ليس له أى مقياس وحتى لو تأزمت الأمور يجب أن نلجأ إلى الله وحده ليس للإنتحار ولا لشئ آخر.

وراحة نفس صافية.. خير لك من الساعات فى ظل القصور العالية

●○○●



... إنه حقا سيد عصره وزمانه

بقلم/ولاء حمزة

كان الفنان سيد درويش نابغاً عصامياً شق طريقه بين الأشواك واستطاع أن يجتاز المخاطر والعقبات وأحرز في الفن غاية لم يبلغها سواه .. لقد نشأ في بيئة شعبية إنفعل بها فأوحت إليه بموسيقاه العربية الصميمة .. لقد كانت مدرسته واسعة الأفق بعيدة المدى إنها مدرسة الحياة .. إن هذه السطور القليلة القادمة هو أقل شيء يمكن أن تهديه إليه مجلة إنترناشيونال عزيزي القارئ بهذا العدد في إطار إحتفالنا بذكرى مولد هذا الفنان السكندري العظيم الذي يستحق منا كل إحترام وتقدير فهيا بنا نغوص في أعماق البحار بحياة هذا الفنان ..

إن سيد درويش هو سيد من لحن الموشح القديم والنشيد والمسرحية الغنائية الشاملة مختلف الإستعراضات والألوان الشعبية. لقد فات الفنان الخالد جانب من التقدير في حياته وانشغل الناس بما كانوا فيه من المحن أيام جمال عبد الناصر .. لقد كانت الموسيقى هي الأداة والسلاح الذي وجد فيه مكانه إلى جانب الرواد في المواطن الأخرى من هذه النهضة الشاملة.

سيد درويش ولمحة من حياته

«كوم الدكة» حي شعبي متواضع يتوسط مدينة الثغر ويقع على ربوة تجعل أهله في شبه عزلة عن أحياء الإسكندرية كلها - أزقة ضيقة وبيوت عتيقة تشير إلى ما كان يعانيه سكانها من كفاح في سبيل الحياة. وهي الآن على نحو ما كانت عليه قبل قرن من الزمان إذا إستثنينا ما تجدد بها من بعض المباني والعمارات الحديثة.

في هذا الحي الشعبي القديم في شارع علوة الحكيم كان يوجد حانوت صغير يحتوي على مصنعا للنجارة يملكه المعلم «درويش البحر» وكان يقطن في مسكن متواضع في شارع سوق كوم الدكة حيث تقيم معه أسرته المؤلفة منه ومن زوجته «ملوك» - التي أدت فريضة الحج على أثر وفاته وإشتهرت في الحي بعد ذلك باسم «الحاجة ملوك» - وأولادهما فريدة وسيد وستوتة وزينب وكان يعيش الجميع على دخله الذي كان يفي بالكاد على العيش وإستطاعت الأسرة أن تعتمد على هذا الدخل المحدود قانعة بالحياة، وإعتاد أهل الحي أن يتجمعوا في المساء بعد فراغهم من العمل اليومي في مقهى صغير كان المعلم «درويش البحر» من رواده وكان أكثر ما يتناولون في أسمارهم وأحاديثهم شئون السياسة وليس في ذلك ما يدعو للغرابة وهم يرون في كل صباح ومساء «طابية كوم الدكة» وقد صارت قلعة يعسكر فيها جنود الإنجليز .. في هذه الظروف السياسية والإجتماعية القاتمة كان مولد «سيد درويش» في صباح اليوم السابع عشر من مارس عام 1892م وفي عام 1899م كانت الصدمة الأولى حيث كانت وفاة والده قبل أن يتجاوز السابعة من عمره فتولت الأم شئون طفلها وقامت على تربيته.

دور المصادفة في حياة الشيخ سيد

هناك طائفة من المصادفات التي لعبت أدوارها الخطيرة في حياة الفنان .. فالمصادفة وحدها هي التي أتاحت له عن إلتحاقه بالكتاب في طفولته أن يلتقي بمعلم عظيم الشغف .. كثير الميل إلى الأناشيد والمقطوعات الغنائية التي كانت ترددها الجماعات في إستهلال الحفلات في ذلك الحين. ثم تأتي المصادفة الثانية حين إنتقل سيد درويش إلى المدرسة فيجد فيها نفس المعلم وإلى جانبه موظف آخر شغوف أيضاً بحفظ تلك الأناشيد وتلقينها للتلاميذ.. وهناك مصادفة أخرى وهو إلتحاقه بالمعهد الديني بالإسكندرية عام 1905 والذي كان مقره مسجد أبي العباس نظراً لما يتمتع به من حسن تجويد القرآن الكريم وكان يتمنى أن يكون على طراز كبار المقرئين والمنشدين في مستقبل أيامه. ولكن تيار الفن كان جارفاً فصرفه بدافع الموهبة الملتهفة عن عدم التفرغ للدراسة وراح يغذي تلك الرغبة بالإنشاد في الموالد والحفلات والأفراح وكانت بدايتها في كوم الدكة وأدى عدم التفرغ للدراسة إلى فصله نهائياً من المعهد وكانت والدته غير راضية عن ذلك وأخذت الأمواج تتقاذفه وهو يسير في إتجاه الفن على غير هدى حتى جاءت المصادفة مرة أخرى تلعب دورها عندما أشار عليه أحد أصدقائه بالعمل في المعمار وكانت الحاجة الملحة تفرض نفسها فقبل عرض الصديق وأخذ يزاول مهنته الجديدة عاملاً يطلي جدران المنازل وكان يردد على أسماع زملائه عمال البناء من الأغاني ما يبعث فيهم النشاط ويدفعهم إلى مواصلة العمل ومضاعفة الإنتاج ويتدخل القدر مرة أخرى ليساند تلك الموهبة الفنية حيث كان يجلس الممثل أمين عطا الله في مقهى يجاور البناء الذي يعمل فيه «سيد درويش» فأصغى إلى أغانيه بأسلوبه وطريقة أدائه وسرعان ما قرر مع أخيه سليم عطا الله مدير فرقة التمثيل والغناء بضم هذا الشاب إلى فرقتهم فقبل العرض وانضم إلى الفرقة ورحل معها إلى الشام وكان ذلك في مطلع عام 1909م وقد رزق في أثناء ذهابه وهو في طريقه في البحر بابنه «محمد البحر» ولم تكن هذه الرحلة أيضاً إلا واحدة من حلقات فشله المتصلة وكانت هناك فائدة من تلك الرحلات الفاشلة التي قام بها وهو إمكانه من سماع موسيقى تلك الأقطار العربية وتعلم الكثير من أصول هذا الفن وأخذ ينتقل من مقهى إلى آخر وقام بالسفر مرة أخرى إلى الشام ثم كانت المصادفة الكبرى حين أتاح له القدر ظروف الهجرة إلى القاهرة سنة 1917م ووضع القدر في طريقه أضواء دفعته دفعاً إلى مستقبل مرموق تهيأت فيه ظروف العمل مع أفذاذ الفن أمثال جورج أبيض ونجيب الريحاني وأمين صدقي وغيرهم من أعلام الموسيقى المسرحية.

سيد درويش ومراحل حياته الثلاثة:

لقد قام العديد من المؤرخين والأدباء بتقسيم حياة سيد درويش إلى ثلاث مراحل وهذا ما ذكره د. محمد أحمد الحفني في كتابه أعلام العرب «سيد درويش - حياته وآثار عبقريته» ..

- فالمرحلة الأولى من حياته هي التي عاشها طوال عشرين عاماً من عمره في قلق لا إستقرار فيه مع الإضطراب وعدم الأمان مع الظروف المختلفة التي لم يستطع معها أن يرسم خطة له ولا أن يحدد لنفسه هدفاً.

- ثم تأتي المرحلة الثانية التي بدأت بزيارة الشام الزيارة الثانية والعودة إلى الإسكندرية والإقامة بها أثناء الحرب العالمية الأولى حتى رحل منها إلى القاهرة وهذه المرحلة تعتبر مرحلة التحصيل الحقيقي القائم على دراسة علمية فنية سليمة كما تعد كذلك مرحلة الإنتاج لغالبية الأغاني والألحان التي صيغت على القوالب التقليدية من موشحات وطقاطيق إلا إنها مليئة بالتغيير والتلوين والتطوير.

- أما المرحلة الثالثة من حياة هذا الفنان فتبدأ من وقت إنتقاله إلى القاهرة وإقامته بها منذ عام 1917 إلى نهاية حياته وهذه المرحلة هي القمة في بناء مجده الفني حيث ظهر فيها الإغراق

الفياض من عبقريته في ناحية الغناء المسرحي بصفة خاصة.

- فلقد بلغت مسرحياته الغنائية نحو العشرين وكانت جميعها ليست ذات صبغة واحدة .. مع التعبير عن كل الطوائف من: العمال والسقايين والشيالين والمراكبية وأولاد الذوات والباعة وغيرهم وغيرهم..

إنها ست سنوات فقط تلك التي جعلت لسيد درويش هذا التاريخ المجيد وكتب لإسمه الخلود على مر الزمن فقد أبدع فيها كل إنتاجه الخالد من الغناء المسرحي وكثيراً من الأدوار.

رحلة الوداع .. والإنسحاب من الحياة بكل تواضع

كان موته مفاجأة غير طبيعية ولا منتظرة نظراً لما يتمتع به من موفور الصحة وكان ذلك في منتصف شهر سبتمبر عام 1923م حيث قام قبلها بزيارة الأهل والأصدقاء بالإسكندرية ولم يكن أحد يعلم بأنها رحلة الوداع ولم تكن الجنازة ذلك الموكب الحاشد اللائق بمثل تلك العبقرية الفذة فلم تحتفل بموكب تشييعه الدولة ولا الشعب ولا الصحافة وظل منسي ردحاً غير قليل من الزمن حتى جاء عباس محمود العقاد وهو خير من صور محنة هذا الجحود الوقتي وعدم التقدير للفن والفنان وقصر الوعي وقتئذ وذلك من خلال كتابه عام 1925م ولعل أول حفل أقيم على مستوى فني عال يحمل في الوقت ذاته الصفة الرسمية والشعبية ذلك الحفل الكبير الذي أقيم لتخليد ذكراه الثامنة في سبتمبر عام 1931م بمسرح حديقة الأزبكية وحتى وقتنا هذا مازالت الذكرى تتجدد عاماً بعد عام من خلال الإذاعة والتليفزيون وغيره من وسائل الإعلام.

إن سيد درويش بهذه العبقرية فرض نفسه على الشعب لأن ألحانه صورة منه وتعبير عن أمانيه الوطنية ومشاعره الاجتماعية وبالتالي أماني ومشاعر الشعب كله .. كما إنه خير من عبر عن كل طوائف المجتمع .. إنه القدوة والمثال الذي يجب أن يحتذي به كل الفنانين .. حتى يظلوا مثله في وجداننا مع مرور الزمان والعصور.



العلاج بالموسيقى فكرة فريدة من نوعها:

أكد الدكتور أحمد حجازى خريج أكاديمية الفنون أن فكرة العلاج بالموسيقى فكرة فريدة من نوعها فى عصرنا الحالى وهو يعد واحداً من المهتمين بالعلاج بالموسيقى وذلك لما تعكسه الموسيقى من حالات الشجن والفرح والحزن والعاطفة وتجديد الحيوية وأيضاً العلاج بأسماء الله الحسنى التى تتم عن طريق الرنين والتردد الواصل إلى خلايا المخ بإسم معين من أسماء الله الحسنى مما كان له أكبر الأثر فى إزالة الهموم والالام .



برجك يحدد ألوان زهورك المفضلة!!!

يقول الخبراء أن برجك يحدد لون الزهرة المحببة لقلبك .. فمواليد برج الحمل يفضلون اللون الأصفر ويمكن إرسال زهرة عباد الشمس لهم بينما يهوى مواليد برج الثور ألوان الطبيعة تعتمد على لون أوراق الشجر ويمكن أهداءهم أصص من نباتات الزينة ذات الأوراق الخضراء ويعيش مواليد برج الجوزاء وسط إحساس شاعرى ويفضلوا الورد الصغير من اللون الأصفر والأزرق بينما مواليد برج السرطان فهم يحبون الورد الأبيض خاصة القرنفل بينما مواليد برج الأسد فهم يحبون الورد البرتقالى مثل زهرة التوليب ومواليد برج العذراء يفضلون الورد الأبيض كما أن مواليد برج الميزان يفضلون الحصول على باقة تضم أشكالاً وألواناً متعددة من الزهور والورود أما مواليد برج العقرب يفضلون الورود البرية وخاصة الورد المجفف .. وعادة ما تكون الوردة الحمراء من نصيب مواليد برج القوس كما يفضلون مواليد برج الجدى الورد الكلاسيكى وخاصة الورد البلدى برائحته النفاذة ويفضل مواليد برج الدلو الأنواع النادرة من الورد والتى تكون بألوان غير تقليدية مثل الموف والأزرق .. أما مواليد برج الحوت يهيمون بالرومانسية ويفضلون الورد المبهج .. ولذلك فقبل أن ترسل باقة من الزهور لشخص ما .. لابد أن تسأله ما هو برجك ؟!!!

من طرائف المشاهير:

الزيارة الملكية: إحتفالاً بزيارة الملكة فيكتوريا والأمير ألبرت لمدينة كوبنرج أمرت الملكة الإنجليزية فيكتوريا وهى من أشهر ملكات بريطانيا حيث إستمرت فى الحكم لمدة 55 عام برش شوارع المدينة بماء الكولونيا وكان هذا عام 1845 م.

العقاب القاسى: حكمت الإمبراطورية كاترينا العظمى قيصرة روسيا مرة على أحد الأمراء الذى تآمر عليها بأن يصبح كالدجاجة لذا أحضرت قفصاً ووضعت داخل مجموعة من البيض وأرغمته على دخول القفص والجلوس فوق البيض وأن يصيح كما يصيح الدجاج.

كلمات لها معنى

* أغنى الناس من قنع بما تيسر له.
* لا تتكبر فإن الكبر يهوى بصاحبه إلى النار.
* أصدقاء السوء يضرون أكثر مما ينفعون.
* للحسنة نور فى الوجه وسعة الرزق.
* من رضى بما قسم له ... إستراح قلبه وعقله.

فراء الثعلب ... معطف للشتاء وآخر للصيف

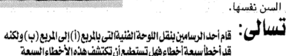
يتغير لون فراء الثعلب القطبى حسب فصول السنة .. ففى الصيف نرى لونه إما رمادياً أو بنياً .. ومع دخول الشتاء يبدأ شعر هذا الفراء فى السقوط لينمو بدلاً منه فراء ناصع البياض ليلائم لون البيئة الثلجية التى يعيش فيها.

صدق أو لا تصدق:

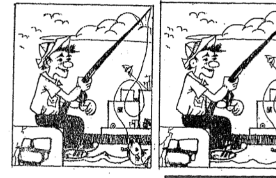
الطفل كثير البكاء ... "قليل الذكاء" !!!

حذر بحث أمريكى ونرويجى مشترك من أن الأطفال الذين يبكون من دون مبرر أكثر عرضة من غيرهم للتعرض لمشكلات ذهنية وسلوكية فى سنوات الطفولة اللاحقة .. وهنا لابد ألا يستهين الآباء ببكاء الأطفال الرضع ولا يرجعوه إلى المغص أو التقلصات المعوية وإذا كان المغص سبباً طبيعياً للبكاء فلنعلم أنه يزول بعد 12 أسبوعاً من مولد الطفل .. كما أن الأطفال الذين تميزوا بفترات بكاء مستمرة وطويلة وليس بسبب أى مرض سجلوا درجات ذكاء أقل من أقرانهم فى السن نفسها.

تسالى:



قام أحد الرسامين بنقل اللوحة الفنية التى بالمربع (أ) إلى المربع (ب) ولكنه قد أخطأ سبعة أخطاء فهل تستطيع أن تكتشف هذه الأخطاء السبعة



دنيا المرأة

كيف تختارين تسريحتك المفضلة

الوجه المربع :

حاولى التقليل من إتساع وجهك وإنتهائه إلى زوايا عند كل من الجبهة وخطوط الفكين، هنا يمكن لخصلات الشعر التى تغطى الصدغين أن تموه تربيعة الجبين كما يمكن للخصلات الأمامية السفلى أن تفعل الشئ نفسه مع الفك للتخفيف من إتساعه.

الوجه الدائرى :

هدفك هو تنحيف وجهك وهو ما يتم بأمواج من الشعر الناعم الخفيف تنسدل من مستوى العينين هبوطاً حتى الذقن.

لا تضعى شعرك إلى الخلف لأن سيزيد من بروز الوجه الدائرى الشكل.

الوجه البيضاوى :

إنك محظوظة فالوجه البيضاوى يعتبر الوجه المثالى الذى تعمل جميع النساء جاهدة للحصول على مثله لذلك يمكنك العمل بأية تسريحة طويلة، قصيرة، منسدلة، مجعدة، مخصلة، ودون خصل ليس عليك إلا إجراء التجارب آخذة سنك ونظامك الحياتى وما يريحك ويسهل إنجازه بعين الإعتبار.

نصائح تهمك وتخص أظافرك

الطريقة المثلى للحصول على أظافر قوية هى:

❖ التغذية الجيدة والأكثار من الأطعمة الغنية بالكالسيوم مثل :

اللبن - الزبادى - الجبن الأبيض - السردين - السلمون المعلب - الكرنب - اللفت - القرنبيط - اللحم الأحمر - الحبوب مثل البليلة - فول الصويا

نصائح ذهبية

لجمال اليدين والمحافظة على رقتها :

يجب دعك اليدين قبل النوم بمزيج من زيت الزيتون والجلسرين مضافاً إليه قليل من عصير الليمون وعند الشعور بجفاف اليدين يمزج قليل من الزيت مع بعض حبات الملح فى كف اليدين تدعك قليلا وبعد مرور ضمن دقائق تغسل اليدين بماء فاتر.

ترطيب البشرة وإستعادة نضارتها :

يضرب صفار بيضة مع ملعقتين من عسل النحل فى الخلاط ثم يدهن الوجه بهذا الخليط ويترك لمدة عشرون دقيقة ويشطف الوجه بالماء الفاتر.

لشد جلد الوجه وإزالة ما به من تجاعيد :

يخلط جيدا نصف بياض بيضة و 10نقط من عصير الليمون ثم يدهن الوجه والرقبة بهذا الخليط ويزال بعد ربع ساعة بالماء الفاتر

كيفية عمل الساونا فى المنزل :

يمكنك الجلوس على كرسى بلاستيك بإسترخاء شديد فى وضع صحى للظهر عند الإستحمام داخل حمام ساخن حيث يتصاعد البخار الساخن على الجسم ثم يرش قطرات من الماء البارد، وتكرر هذه الخطوات ثلاث مرات.



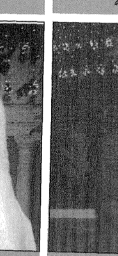
حفل العشاء السنوى للجمعية العربية للملاحة الأربعاء 21 ديسمبر 2005

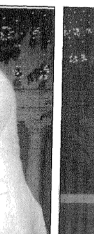
نظمت الجمعية حفل العشاء السنوى يوم الاربعاء الموافق 21 ديسمبر 2005 بقاعة الإحتفالات الكبرى «جاردينيا» بالحديقة الدولية جمع كبار الشخصيات فى النقل ورؤساء هيئات الموانى ومجالس إدارة الشركات الملاحية، ولفيف من الشخصيات العامة، وبحضور اللواء/ محمود عبد الرحمن فهمى واللواء/ شيرين حسن واللواء/ عصام بدوى والفريق / احمد صابر سليم واعضاء الجمعية ووفد من المشاركين فى الملتقى العربى الأول الذى نظمته الأكاديمية العربية من بينهم وزير النقل السورى ووزير النقل السودانى وتخلل برنامج الحفل تكريم للاعضاء الرواد والمشاركون فى النشاط الثقافى عن عام 2005 وأعضاء الجمعية الحاصلون على درجات علمية.



تكريم شركة CMA للمشاركة فى النشاط الثقافى للجمعية

من اليمين [illegible] - الربان/ [illegible] اللواء/ [illegible] د/ [illegible]
الربان/ [illegible] - الربان [illegible]





د. [illegible] يهدى سيادة وزير النقل السودانى درع الجمعية

د. [illegible] يقدم هدية تذكارية للربان [illegible] لاختياره شخصية عام 2005



د/ [illegible] والربان/ [illegible] يستقبلان الوفد المشارك فى الملتقى العربى الأول



تكريم اللواء/ [illegible] لمرور عشرون عاماً على عضوية سيادته بالجمعية

إحتفالية الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد

إحتفلت الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد وقد شرف الإحتفال الأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية

الوكيل شارويم و دكتور محمد عبد اللاه والأستاذة وداد شلبى والدكتور عيسى جرجس وكمال أحمد فى الإحتفال



دكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية والأستاذة وداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق فى حديث جانبى

رسالة ماجيستير

تم مناقشة رسالة الماجستير المقدمة من الدارس أسامة حمدان فى يوم 13 سبتمبر 2005 والتى تحمل عنوان:

"تقييم التلوث بالفلزات الثقيلة الناشئة عن الصرف الصناعى إلى نهر النيل وتأثيره على صحة الإنسان"

دراسة حالة: نهر النيل

وقد تم خلال الرسالة دراسة حالة نهر النيل من خلال إختيار منطقة البحث فى محافظة قنا وتم أخذ عينات من نهر النيل لتحليلها لمعرفة نسب المعادن الثقيلة وكذلك الخواص الفيزيائية لهذه المنطقة وقد وجد أنها تعانى من التلوث الحاد بالرصاص. وقد تشكلت لجنة المناقشة من الأستاذة الدكتورة إيمان صيام، مشرف الرسالة والأستاذ الدكتور عبد العزيز عبد الباعث والأستاذ الدكتور على عبد الله كهيئة التحكيم.



خبر

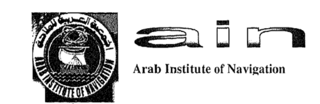


دكتور محمد صالح

أقيمت يوم 2/3/ 2006 بنادى سموحة بالإسكندرية بطولة الجمهورية فى سباحة الزعانف لمراحل 11 سنة و 12 سنة و 13 سنة وهى الرحلة الأولى لبطولة الجمهورية للسباحة بالزعانف والغوص ومن المقرر أن تقام باقى المراحل السنية وعمومى رجال وسيدات بحمام أكاديمية الشرطة بالقاهرة يومى 16، 17 فبراير الجارى وقد حضر البطولة الدكتور/ محمد صالح مستشار وزير السياحة للغوص ورئيس الإتحاد المصرى للغوص والإنقاذ واللواء بحرى/ شريف على حجازى رئيس منطقة الإسكندرية للغوص وقاما بتوزيع الجوائز على الفائزين وقد فاز بالمرحلة السنية 11 سنة نادى سموحة وبالمرحلة السنية 12 سنة إتحاد الشرطة الرياضى وبالمرحلة السنية 13 سنة إتحاد الشرطة الرياضى



لواء بحرى/ شريف حجازى



Second Announcement

The 3rd International Navigation Conference

MELAHA 2006

Inland Water Transport

15-17 May 2006
Meridian Hotel - LUXOR City
EGYPT

Under the Auspices of

The Minister of Transport
H.E Eng. Mohamed Mansour

Organized by

Arab Institute of Navigation (AIN)

In Collaboration with

Ministry of Transport (Maritime Sector)
The Gen. Authority of River Transport

Sponsors

- Arab Academy for Science & Tech. And Maritime Transport (AAST)
- Holding Company for maritime & Land & River transport
- River Nile Research Center
- Chamber of Floating Hotels
- Sokhna Port Development CO

The Arab Institute of Navigation
Sebaei Bldg., 45 Street, Miami, Alexandria, Egypt.
Tel. +203/550-9824; Mobile: +20/10-161-0185
Fax. +203/5509686
E-mail: ain@aast.edu
www.ainonline.org
www.aast.

مجتمع إنترناشونال



العروسة / إيمان سامى
العريس / ياسر فاروق



العريس/ فخر الدين محمود القلاوى
العروسة/ إيمان سعد



فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم خطوبة الأنسة ريهام أحمد رضوان على الأستاذ تامر عقيل محمد وأسرة المجلة تهنئ العروسين



المهندس/ عمرو عبد الهادى والدكتورة/ إسراء مصطفى
ألف مبروك الخطوبة السعيدة وعقبال االزفاف



العروسه نيڤين عبد الغنى عرابى والعريس صفوت محمد على ألف مبروك

عيد ميلاد سعيد



محمد عادل المسلمانى   محمد عبد الرحيم مصطفى



محمد أيمن



إسلام محمد فتحى

ملك وائل   هانيا وليد إبراهيم



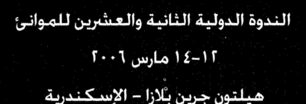
تهنئة من بابا عمرو عيسى كرم الله بعيد ميلاد روان عمرو عيسى كرم الله ومحمد عمرو عيسى كرم الله



فى حفل عائلى وبفرحة الاهل والاصدقاء تم بمشيئة الله حفل زفاف الأستاذ/ عماد مصطفى من الشركة الدولية للملاحة والشحن على الأنسة شيماء السيد وتتمنى الشركة السعادة للعروسين



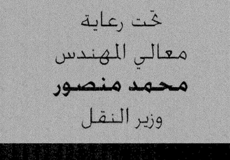




PORT
2006-ALEX

الموارد البشرية وكفاءة أداء الموانئ

HUMAN RESOURCES & SEAPORTS PERFORMANCE



ينظمها
معهد تدريب الموانئ
بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجياوالنقل البحري
وهيئة ميناء جنوب أفريقيا













المركز الرئيسي
داخل الدائرة الجمركية - باب 27 - بميناء الإسكندرية - ص-ب 123 رمز بريدي: 21311 إسكندرية
تليفون: 4862099 - 4865087-4810004(00203) - فاكس: 4829930(00203)
الفرع: 12 شارع المتحف الروماني - الأزاريطة - الإسكندرية ت: 4848969(00203)
البريد الإلكتروني: pti@aast.edu/info@pti-egypt.org

http://www.pti-egypt.org